

1594

República dos Estados Unidos do Brasil



RECEBIDO
CÂMARA

Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Depoimentos prestados perante a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a respeito do Projeto nº 722/55, que "autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do pórtico de alta capacidade na Baía de Maracá, no local denominado Campinho, Est. da Bahia".

DESPACHO:

em de 19

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____

baía
1488

PROJETO N.º DE 19

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa :

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

Lote: 33
PL N.º 722/1955
Caixa: 40
1



Rio de Janeiro, 2 de maio de 1957.

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.


Of. nº 21/57.

senhor Diretor:

Tenho o prazer de encaminhar a Vossa se-
nhoria, para a devida encadernação, cópias dos depoi-
mentos prestados perante esta Comissão, pelos senho-
res Engenheiros Gilberto Canêdo Magalhães, Maurício
Joppert da Silva, Jaime Spíndola Teixeira e Deputado
Hildebrando de Góes, bem como todos os debates taqui-
grafados, a respeito do Projeto nº 722/55 - "autoriza
o Poder Executivo a construir a primeira etapa do pôr-
to de alto calado na baía de Marauá, no local denomina-
do CAMPINHO, Estado da Bahia".

Valho-me da oportunidade para reiterar a
Vossa senhoria os meus protestos de elevada estima e
distinta consideração.

Lombada:
Câmara dos Deputados
Comissão de Transportes
Depoimentos
Proj. 722/55


Lucília Amarinho de Oliveira,
Secretária.

A sua senhoria o Senhor Doutor Mário da Fonseca Saraiva,
M.D. Diretor de Comissões.

Depoimento prestado pelo
Dr. Jaime Spínola Teixeira, Di-
retor do Departamento Nacional
de Estradas de Ferro, na Comis-
são de Transportes, Comunicações
e Obras Públicas, em 8 de agôs-
to de 1956.

Taq. - Magdalena Silveira

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Dou
por aberta a sessão de hoje, que se realizará especialmente para que
seja ouvido o eminente Sr. Diretor do Departamento Nacional de Es-
tradas de Ferro, Dr. Jaime Spínola Teixeira, sobre problemas que es-
tão afetos àquele setor da administração pública.

Mais uma vez quero congratular-me com a presença de
S.Sa., muito honrosa para nós, e quero, ao mesmo tempo, fazer votos,
no sentido de que nesta sessão afixamos os mesmos resultados bené-
ficos que obtivemos na outra sessão, em que o Sr. Diretor do Depar-
tamento Nacional de Estradas de Ferro debateu longa e exhaustivamen-
te vários dos problemas que afligem o setor transporte ferroviário
do Brasil, tendo respondido, inclusive, a perguntas e solucionado
dúvidas que pairavam em nosso espírito.

Dou a palavra ao Dr. Jaime Spínola Teixeira, para que discorra sôbre o ~~ma~~ ^{que} de importante tiver para comunicar à Comissão.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Sr. Presidente, agradeço as palavras generosas de V.Exa.

Compareço, pela segunda vez, nesta legislatura, à Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados. Devo referir-me à sessão anterior, onde acredito tenha exposto a gravidade do problema ferroviário, sobretudo com relação às estradas em tráfego.

Convocado novamente para comparecer a esta honrada Comissão, não trouxe desta vez uma agenda especial, como da outra feita, em que o meu objetivo era, repito, expor as dificuldades por que passamos com a exploração das nossas Estradas de Ferro.

De maneira que desejo orientar esta exposição, demorando-me mais com relação às medidas que reputo necessárias, indispensáveis para sairmos do embaraço presente.

Já expliquei também anteriormente como os setores em que se divide a exploração das Estradas: pessoal e material, mais especialmente um dêles -- o de pessoal -- escapam à nossa intervenção.

A estrada de ferro devia ser encarada ou deve ser encarada como uma indústria. Mas, na maioria das estradas federais, inclusive as autárquicas, os seus funcionários são servidores públicos, garantidos como tal, o que vem criar situações que, creio, já

referi da vez passada, absolutamente, direi mesmo, absurdas.

O salário mínimo em São Paulo, depois de já elevado, é de Cr\$3.600,00. Nas estradas de ferro paga-se a um simples funcionário duas vezes o salário mínimo. Por exemplo, a um Socador de Terra, na Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, paga-se o vencimento de Cr\$ 8.000,00.

Por outro lado, sendo aplicada às estradas de ferro a legislação de âmbito nacional, não podemos fazer distinção entre servidores do Norte e os do Sul, servidores, digamos, do Ceará e de São Paulo, onde os níveis de vida são inteiramente diferentes.

Temos a apontar outro absurdo. No interior do Ceará, por exemplo, há casos em que um trabalhador de estrada de ferro ganha mais que o Prefeito Municipal.

Aliás, sobre essa questão de salários de funcionários públicos, temos casos no Ceará, mesmo saindo do setor de estrada de ferro, dignos de nota. Há poucos dias, estive comigo, no Departamento, um Sr. Deputado desta Casa, que salientou que um Carteiro em certos Municípios ganham mais que um engenheiro.

Ora, criamos assim um verdadeiro elemento provocador de uma perturbação social, com essas disparidades de pagamentos, setor sobre o qual a direção das Estradas de Ferro do Departamento ou as próprias autarquias podem pouco interferir.

Outro motivo de despesas é o ~~xxx~~ material, que pode,

por sua vez, ser decomposto em dois setores. Temos em primeiro lugar o custo propriamente da operação, que seria a manutenção, combustível, óleo, manutenção de oficinas, renovação do material permanente etc.

Neste setor pode-se fazer alguma economia, porém, precisando de inversão de capital para produzir essa economia.

Com o material existente nenhuma economia se poderá fazer. Pelo contrário. A tendência é justamente encarecer cada vez mais, pela elevação natural dos preços que se está dando no Brasil, elevação essa que calculamos, no Departamento, entre 30 e 40%.

Não podemos, por exemplo, como tratarei posteriormente na questão das verbas orçamentárias, manter para as estradas a verba que consumimos no ano anterior, porque, para o mesmo gasto de lenha ou combustível, devemos considerar uma elevação de 40%, no mínimo.

Portanto, como deduziram já das minhas palavras, só podemos melhorar a economia da despesa de custo, no que se refere a material, por uma inversão na parte do patrimônio.

Uma das principais despesas constantes do Orçamento, no que tange a estradas de ferro, é principalmente a relativa a combustível. Está caríssimo, elevando-se cada vez mais a lenha de qualidade ordinária.

Houve um certo tempo, de uns quinze anos para cá, principalmente, quando se introduziram as primeiras locomotivas Diesel,

grande discussão em torno do assunto, mas devo dizer que hoje já é tido como uma solução pacífica, por vários e vários motivos: a introdução da tração Diesel elétrica, sobretudo, ou da tração elétrica.

A tração Diesel hidráulica ainda não deu os resultados esperados. Está, de certa forma, na fase experimental. Várias considerações no Brasil nos levam a dar preferência à tração Diesel elétrica.

Uma das grandes crises no Brasil é a de energia elétrica. Todos nós sabemos que a energia elétrica é fonte donde emana o próprio desenvolvimento regional e o desenvolvimento industrial; e, em consequência, uma maior produção.

De maneira que, com a fome que temos de energia elétrica, não devemos retirar o pouco que temos para o tráfego, quando ela, aplicada à indústria, nos vai dar carga para as nossas estradas, corrigindo, de certa forma, uma das maiores deficiências nossas, que é a falta de densidade de tráfego.

Em alguns casos, onde há, por falta de solicitações, excesso de energia, a preferência deveria ser, evidentemente, para a energia elétrica.

Citarei, por exemplo, o caso da Bahia, onde a energia levada pelo Paraná não está sendo absorvida, na sua totalidade, para a indústria.

Mencionarei agora dois outros casos em situações diferentes. A Estrada de Ferro Paraná-São Paulo, que está com um trecho de 32 a 40 quilômetros eletrificado, e com cinco locomotivas elétricas trafegando, e que pretende ampliar a eletrificação.

O Departamento deu agora parecer contrário à extensão dessa eletrificação, porque se trata de uma região de grande desenvolvimento e de grande solicitação de eletricidade para a indústria.

Há um outro caso: no do Rio Grande do Sul, da Usina Candiota, usina térmica instalada exatamente em cima, digamos, do combustível. Foi, inicialmente, projetada para ser à eletrificação ferroviária. Tanto que ~~até~~ a sua construção está subordinada ao Departamento.

A tendência atual é para destinar essa energia elétrica para a indústria, pois lá no Sul há também muita solicitação para a indústria.

De maneira que, na parte da tração, a economia que podemos apontar, quanto a combustível, é ^a dieselização, o mais possível, de todas as nossas estradas.

Eu diria até a dieselização completa, integral. Há, porém, razões de ordem estratégica ou de ordem nacional que ponderam que devemos montar algumas locomotivas a vapor, porque, se surgir uma dificuldade de importação ou, digamos mesmo, impossibi-

lidade de importação de óleo, nada sofreria o tráfego.

Eu não acho tão valiosa essa argumentação, porque os próprios tratores, os próprios tanques e todo esse material de trção é movido a óleo e a gasolina. No dia que não pudermos importar para nossas locomotivas, pararia tudo, porque também não se poderia importar para nada mais.

Se fosse total a impossibilidade de importar gasolina e óleo, ficaríamos num caso de emergência nacional, só com locomotivas a tração.

Quer dizer, seria uma coisa tão absurda que nós, sobrinhos, também não poderíamos fazer no sentido da defesa nacional.

O que nesse sentido poderíamos evitar era ter outro ponto de apoio ou fazer grandes reservas de óleo no Brasil, ou então esperarmos. Já temos produção de óleo brasileiro. Esperamos que antes de tal emergência tenhamos uma produção satisfatória para as nossas necessidades.

Outro ponto que encarece o tráfego ferroviário é a questão do traçado das nossas estradas.

Já da vez passada, ao referir-se ao assunto, mostrei como ~~existia~~^a falta de orientação inicial, num sentido econômico, a grande interferência política nos próprios traçados, nos deram um resultado sem certo sentido econômico, não só quanto às zonas de exploração, como quanto ao próprio desenvolvimento de suas

linhas, com curvas muito pequenas, com rampas grandes, que, em alguns casos, vão a 3 e 4%.

É evidente que, na ocasião, isso era insuportável. As condições econômicas eram outras. Não tínhamos dificuldade de divisas e o salário do pessoal, infelizmente, era um salário muito inferior, que não tinha uma influência muito grande.

Por outro lado, só mesmo um gênio poderia, em 1880, em 1890 ou 1900, prever como estaria o Brasil na época atual, qual seria a posição econômica, quais as regiões econômicas que teriam maior desenvolvimento.

De maneira que desses erros alguns são naturais. São absolutamente naturais. O Brasil era um país em crescimento. Cabe-nos, agora, a tarefa de corrigir esses erros.

Com relação a material, só toquei propriamente na parte de tração. É preciso que haja uniformização do material rodante, uniformização do sistema de engates, de freios etc.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - V.Sa. falou sobre dieselização, até avés da adoção, no tráfego, de locomotivas Diesel elétricas.

Desejava, mais uma vez, insistir nesse ponto. Quais os inconvenientes da Diesel hidráulica?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O inconveniente da Diesel hidráulica é ~~que~~ ^{ser} uma locomotiva que transmite, muito diretamente, a vibração das linhas sobre o mecanismo da transmissão.

É um processo relativamente recente. As primeiras locomotivas Diesel x̄ hidráulicas começaram a funcionar, talvez, por volta de 1948 a 1949, na Alemanha. É uma idéia alemã, muito engenhosa e tecnicamente parecendo muito boa.

Mas no Brasil temos algumas importadas, absolutamente sem sucesso. Pode ser que futuramente, com alguns melhoramentos, venha a tornar-se um elemento tão eficiente quanto a locomotiva Diesel elétrica.

Poderei dizer que ainda está na fase experimental. Tem dado bom resultado para locomotivas com potência inferior a quinhentos cavalos, para locomotivas de manobras etc. Para locomotivas de mil cavalos ou mais não tivemos nenhum sucesso, e não temos dinheiro para fazer experiências à nossa custa.

Quando a experiência estiver feita, não temos idéia fixa sobre o assunto, poderemos retornar à introdução da Diesel hidráulica.

Mas, no momento, o dinheiro que temos é muito pouco. Precisamos adquirir uma locomotiva que já saibamos que vai trabalhar algum número de anos.

O SR PRESIDENTE, DEPUTADO GREGY DE OLIVEIRA - Temos duas fábricas, no Brasil, de Diesel hidráulica, não é isso? Uma em São Paulo e outra no Rio?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não temos fábricas.

Temos algumas montagens, não propriamente de locomotivas, mas de pequenas unidades que chamamos auto-motrizes. Das locomotivas hidráulicas de grande porte não possuímos no Brasil nem da locomotiva Diesel.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Não temos fábrica.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não. Mas podemos montar alguma coisa aqui, utilizando uma grande percentagem de material nacional.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - A IFA, então, não fabrica?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Fabrica auto-motrizes, que são unidades pequenas, para transporte de passageiros. Aliás, penso que não está fabricando mais. Já fabricou um certo número de unidades, que foram utilizadas em algumas estradas do Norte.

Em Pernambuco, deu resultado. Estão funcionando. Mas se teve que mudar o motor, motor importado.

Consulto o Dr. Itagiba Escobar se tem conhecimento de que estão ~~fabricando~~ fabricando.

O SR ITAGIBA ESCOBAR - Não estão fabricando.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Mas temos boas perspectivas de fabricação no Brasil.

Já no princípio deste ano aqui esteve uma missão a-

lemã, da Fábrica Krupp. Temos também uma promessa, embora vaga, da General Electric. A General Electric está apenas ainda em conversa, digamos assim. Mostra bons propósitos, mas não tem nada efetivado.

Quanto à Krupp, creio que já tem entendimento para a compra, e parece que adquiriu mesmo terrenos em São Paulo. Mas a produção inicial demorará uns três anos, no mínimo. Essas coisas não se fazem de dia para a noite.

O programa é muito interessante. Ela começará, no primeiro ano, a fabricação com a percentagem de material nacional, digamos, de vinte ou trinta por cento. De ano para ano, irá aumentando aquela percentagem e até alcançar oitenta a noventa por cento de material nacional.

A essas idéias tenho dado todo o meu aplauso. Acho que os favores que nós fizermos, para que essas companhias venham instalar-se no Brasil, reverterá em benefício nosso. Com a técnica que têm, mesmo que facilitemos no sentido de impostos etc., o resultado só pode ser proveitoso para nós.

Sobre esse ponto não se pode contra-argumentar. Digamos que haja qualquer situação mais difícil, para o futuro. Mas não se leva uma fábrica de um dia para outro. Não se arranca os trilhos de uma locomotiva da noite para o dia.

O que se fizer no Brasil, estará feito no Brasil. Ficará conosco, mais cedo ou mais tarde, conforme as coisas se pro-

cessarem.

O SR PRESIDENTE (SENADOR CROACY DE OLIVEIRA) - O problema todo reside na reversão do capital, juros, lucros e dividendos.

Conforme, V.Sa. diz, a fábrica fica no Brasil. Hoje, admitindo-se a reversão do capital, juros, lucrose dividendos, os efeitos danosos, que têm atingido as nossas finanças, poderá ser minorados, através de uma reforma legislativa específica.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Evidente. Sou favorável a que capitais estrangeiros nos procurem e, sobretudo, a técnica estrangeira.

estar
Não devemos ser tão orgulhosos. Realmente, o brasileiro é, incontestavelmente, muito capaz e possui grande capacidade e de assimilação, pelo que tenho visto, de inteligência realmente brilhante, algumas vezes, mas falta a parte da tenacidade e certa insistência na profissão que abraça.

A técnica estrangeira ~~em~~ nos é muito útil.

Os Estados Unidos estão naquele desenvolvimento, por causa da técnica européia. Eles têm a energia atômica à custa dos técnicos europeus.

Há alguns anos, vi na Revista Life, em duas páginas, publicada uma série dos cinquenta principais sábios e engenheiros que contribuíram para aquêle desenvolvimento. Entre os

cinquenta, se não me enganano, apenas seis ou sete eram de nacionalidade americana. Quarenta e tantos eram europeus.

Nossa técnica é um pouco estratificada. São aquelas universidades, aquêles laboratórios e, principalmente, o método, a ordem.

sobre a
De maneira que, em/vinda de fábricas estrangeiras de cooperação real, acho que devemos dar todo apoio, evidentemente, quando não ferir a nossa dignidade e realmente não nos for prejudicial.

Não há dúvida de que há fábricas e há fábricas. Há fábricas de coisas úteis. Há fábricas de coisas que não têm sentido. A essas não se deve dar favores. Mas àquelas que têm um sentido econômico, todo favor dado acho que é justo.

Evidentemente, cada caso tem que ser estudado em si.

Mas, continuando, acho, sobretudo, que temos que melhorar nossas estradas, na parte material, pela introdução desse sistema de tração: material rodante, oficinas, depósitos, e também pela melhoria do traçado, realizando variantes indispensáveis.

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO CROCY DE OLIVEIRA) - A idéia de V.Sa. sobre o estabelecimento de variantes foi muito interessante, porque me inspirou fazer uma pergunta.

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro não poderia, por exemplo, despertar o interesse de fábricas alemãs, fran-

cesas, americanas, enfim, sejam de que país forem, xxxx de se instalarem aqui no Brasil?

Não acha que essa iniciativa deveria estar afeta ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não está, e devo dizer que não é muito pertinente ao Departamento este assunto. Geralmente essa questão é tratada pelo Ministério das Relações Exteriores.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Sem participação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É com o Ministério da Viação, porque geralmente são fábricas que se estendem a um setor mais amplo que o ferroviário, como, por exemplo: a produção de locomotivas subentende uma fábrica de motores, motores para várias finalidades, e não só para o ferroviário.

Na parte propriamente ferroviário, como é o caso da fábrica Krupp, o processo normal é o seguinte: ela se dirige ao Governo, este encaminha ao Ministério eo Ministério consulta o Departamento.

Tive alguns entendimentos pessoais, por ocasião das negociações dessa Fábrica Krupp, e falei com esta mesma sinceridade minha, dizendo que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro não criaria nenhum obstáculo. Pelo contrário, apoiaria ^{CÂMARA DOS DEPUTADOS} tudo que

fôsse justo, é evidente.

Não o que fôsse absurdo. E tive a impressão de que eles vinham com desejo de trabalhar, realmente, pelas dificuldades e pela insegurança que representa a aplicação de capital, hoje, nos países europeus.

O SR. PRECISENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Não há dúvida.

O SR. JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Nós temos um fator a nosso lado, que é a real insegurança na aplicação dos capitais em determinados países, principalmente, europeus. É uma grande oportunidade para que isso seja feito no Brasil.

O receio que eles manifestam decorre das nossas condições de ordem cambial, muito variáveis, muito inseguras. Mas, evidentemente, todos nós temos esperança de atravessar essa fase.

Não é possível que por anos e anos continuemos nessa fase de tamanha intranquilidade. Temos recursos, temos capacidade e teremos que vencê-la.

Aos leigos --- creio que nem todos os srs. deputados membros desta Comissão de Transportes sejam engenheiros --- às vezes escapa o sentido ou o proveito de uma variante em determinada estrada de ferro.

Mas é fácil dar uma idéia, dizendo que as curvas apertadas e as rampas forçadas diminuem muito a velocidade dos trens

e muitas vezes trava a capacidade de tração das locomotivas, de maneira a ser preciso reduzir a um número mínimo os vagões, quando, numa linha melhor suportaria duas ou três vezes a quantidade.

Para corrigir essa deficiência, que chamamos de ponto de estrangulamento, pode-se aproveitar cerca de dez a vinte por cento do material rodante.

Isso representa quase o mesmo que importar um material, e com muito melhor aproveitamento do que se fôrmos comprar com a escassez de dólares que temos.

Hoje, a dificuldade de comprar material do estrangeiro decorre da falta de recursos.

Outro ponto que desejava focalizar, com respeito ainda às variantes, é sobre a ligação das nossas estradas de ferro. Estamos com a rede esparsa.

Temos algumas no extremo norte, que, realmente, não temos possibilidade de uni-las no momento, em face da distância em que estão.

Digamos, por exemplo, a Madeira-Mamoré, que está a mais de oitocentos quilômetros da outra linha férrea. Mas, desde o Pará até o Rio Grande, poderíamos ter uma linha unida. De fato, temos, porque o que falta é tão pouco -- uma ligação do Maranhão ao Ceará -- que podemos dizer assim. Seria, então, uma linha Ceará, Paraíba, Rio Grande do Norte, Pernambuco.

Na Bahia, umas duas ligações, pequenas, numa importância não muito grande para nosso país. Com menos talvez de ~~xx~~ um milhão e quinhentos mil cruzeiros podemos fazer tôdas essas ligações.

Tenho-me debatido muito no sentido de que se processassem essas ligações. Agora mesmo estou com um problema de importação, que discuti no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Tive oportunidade ^{para} ~~xx~~ adquirir quatro locomotivas Diesel elétricas, êste ano, de mil cavalos. Diante das dificuldades com que está lutando a Estrada de Ferro São Luís, do Maranhão, a própria Divisão Técnica achou que deveria ser efetuada a compra para essa Estrada. O Sr. Ministro também apoiou a compra dessas locomotivas para a Estrada de Ferro São Luís.

Mas não temos uma oficina Diesel naquele Estado. Teríamos também de ~~xx~~ montar uma oficina Diesel. Como a Estrada é pequena, não comporta uma oficina de certo vulto, ~~xxx~~ A que deveria ser montada seria destinada a atender, digamos, a pequenos reparos.

Se já estivesse ligada a Rede de Viação Cearense, que possui uma Oficina, esta já atenderia prontamente. Não haveria dificuldade nenhuma.

De maneira que essas ligações entre redes dão, não só muito maior flexibilidade ao total do material rodante, como facilitaria a administração da estrada.

Digamos ~~xx~~ que se dê o caso de haver, no Ceará, uma

grande safra precisando de transporte e não haja essa necessidade, por exemplo, em Pernambuco. Nessa hipótese, os vagões desta Estrada poderiam atender ao Ceará e, quando houvesse safra em Pernambuco, êste também poderia ser atendido.

Haveria, assim, um maior proveito da união dessas estradas.

No entanto, os trechos de estrada de ferro daquela região, de ~~um~~ pequena quilometragem, de cem e cento e tantos quilômetros, levam de dez a quinze anos construindo-se.

Tenho solicitado sempre verbas maiores para essas construções ferroviárias.

Por outro lado, além dessa parte, digamos, dos recursos a outras estradas, há ~~uma~~ ^{melhor} administração.

Considerar o funcionário ferroviário ferroviário nas mesmas condições de um servidor público traz, de fato, muitas dificuldades.

Êste assunto, porém, está sendo atendido pela criação da Lei ferroviária federal e estabelecerá as tais sociedades mistas, sociedades anônimas.

Essa lei, possivelmente, voltará à Câmara, porque, no Senado, para onde foi remetida pela Câmara, tenho a impressão de que vai receber algumas emendas, obrigando-a a retornar a esta Casa do Congresso.

Faço um apêlo a esta Comissão: que decida êste assunto o mais rapidamente possível, para sairmos de certos embaraços que a administração tem causado à exploração das estradas de x ferro.

O assunto de mais atualidade aqui, evidentemente, é o Orçamento, que está em pauta. Vou aqui, perante uma Comissão técnica, fazer uma pequena crítica à proposta orçamentária.

É óbvio que está dependendo do estudo dos senhores membros desta Comissão e dos demais Deputados a elaboração de uma lei, enfim, que possa atender às nossas condições.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Antes de V.Sa. entrar no assunto, quero dizer ao eminente depoente que palestrei, em Minas Gerais, com o Sr. Deputado Israel Pinheiro, longamente, e, conforme me declarou, S.Exa. tomou o devido interêsse com relação a êsse problema, já tendo tido mesmo demorado entendimento com V.Sa.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Mas ainda é preciso o trabalho dos senhores Deputados.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Então vamos a êle.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Em consequência do que eu disse, penso que deve ter ficado com os senhores a impressão de que precisamos inverter recursos.

Tratarei primeiro da parte de construções.

Se o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, quando assumi a sua direção, tivesse aquela autoridade suficiente sobre todos os assuntos ou se interpretasse a política ferroviária brasileira, diria francamente que não inverteria um centavo em obras novas e prolongamento de estradas de ferro.

Acho tão urgente e tão premente o conserto das estradas em tráfego, que só faria obras novas depois de postas em ordem as estradas que estamos explorando.

Já dei, entretanto, a entender que as ligações entre redes são, de fato, obras novas. Mas isso é consequente. A própria disposição de pô-las em estado de funcionamento melhora as nossas estradas de ferro.

Enfim, eu diria que nesse meu programa primeiro realizaria, efetivamente, as ligações, que ponho no mesmo plano das variantes das estradas.

O recurso de que eu dispusesse empregaria nessas ligações e nas variantes das estradas. Mas isso seria ser muito ortodoxo. Outras razões surgiram de ordem estratégica, algumas a que devemos atender e que não podemos deixar de fazê-lo.

Há uns poucos casos, em relação à extensão brasileira, de alguns ramais de real vantagem econômica, que promoverão o desenvolvimento do país.

A não ser esses casos, todo o recurso disponível seria

aplicado nas variantes.

Fazendo um retrospecto, verificamos que temos empregado nas estradas de ferro quantias não substanciais. Deveríamos inverter uma quantia maior em relação ao problema ferroviário.

A contra-partida dessa inversão para melhor é que as estradas estão causando um deficit da ordem de dez milhões anuais.

A nossa inversão cinge-se a uma quantia mínima, em relação a êsse deficit. Mas o Governo não pode inverter êsse dinheiro.

O meu problema não é que êle possa inverter dinheiro em construção. Deveria perguntar se o Governo pode pagar êsse débito de dez milhões.

Pode? Sabemos que pode. Não há nenhum funcionário sem receber os seus vencimentos. Não há nenhuma conta a pagar. Portanto, o Governo gasta êsses dez milhões.

Quer dizer, quando existe uma situação de fato, irrevogável, aparece o dinheiro. Mas quando se pede o dinheiro para obras, mesmo bem documentada a necessidade, há grandes dificuldades.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Exato.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É uma inversão do problema. Mas é o que se dá no Brasil.

Temos invertido em construções, algumas certas, outras erradas, quantia da ordem de dois bilhões de cruzeiros por ano.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

o ano passado, exatamente, no Orçamento, tivemos invertidos Cr\$..
2.092.400,00.

Poderíamos retirar dessa quantia algumas parcelas menores, que estão incluídas nessa verba 41-04 ou 41-00 a Consignação, destinadas à adaptação e conservação de bens imóveis. Mas é pouca coisa.

No ano passado, invertemos, portanto, Cr\$2.092.400,00.

Foi o suficiente? Não. Direi que não foi suficiente, porque estamos com ramais, como o de Cruz das Almas e o de Santo Antonio de Jesus, com verba dêsse valor, em que se estão construindo, há quatorze anos, cerca de sessenta e cinco quilômetros.

Nós, no Brasil, construímos estradas de ferro como quem deve ter um serviço constante, programado. Levam-se quinze anos construindo um pequeno ramal.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - É como obra de igreja. Não acaba nunca.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - São como as obras de uma Catedral.

Na proposta orçamentária dêste ano, a Consignação 41-00 está orçada em Cr\$1.660.000,00. Fazemos algumas considerações. A diferença entre uma e outra é de menos Cr\$437.000,00.

Devemos fazer essa economia? Se as obras não fossem necessárias, então não deveríamos realizá-las. Passando pelo crivo, só

CÂMARA DOS DEPUTADOS

devendo fazer o necessário, direi que a quantia é suficiente.

Ora, nós sabemos que a elevação do custo, com o reajustamento, é superior a 40%. muito superior. Tivemos reajustamento de preços, na ordem de cento e tantos por cento, com as elevações de salário.

Mas vamos admitir 40%. Essa diferença de 564 milhões de cruzeiros, para a construção, representa hoje, exatamente, cinquenta por cento do que tivemos o ano passado. Isto é valioso, também comparado, percentualmente, com o Orçamento do ano passado e o deste ano.

Chamo a atenção dos srs. Deputados, para essa orientação de legislação, no sentido de obter economia, tanto quanto possível, evitando qualquer obra nova e desnecessária, mas aplicando maiores recursos nas obras desnecessárias.

Tive o prazer de receber, no Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a visita de um colega de V.Exas., o nobre Deputado Virgílio Távora, relator do Orçamento, tendo com S.Exa. estudado o assunto.

Fazendo uma revisão no Orçamento da União, tive a satisfação de encontrar entre as emendas apresentadas pelos srs. Deputados várias que merecem todo o apoio do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Algumas delas elevam, não digo de maneira substancial,

mas eleva^u, de certa forma, várias verbas do Departamento, situando-o numa posição de poder realizar melhor e com um serviço mais rápido as suas finalidades.

Não é exatamente o que desejaria que se fizesse. De fato, acho um absurdo que nós, por causa de vinte ou trinta mil cruzeiros, adiemos a terminação de uma estrada de ferro.

Se uma estrada de ferro precisa de sessenta mil cruzeiros para que seja concluída, e se ela é útil, não tem sentido gastarmos trinta mil cruzeiros este ano, para gastar outros trinta mil o ano que vem.

Deveríamos, evidentemente, dar uma aplicação satisfatória.

Não lerei para os senhores deputados, dos quais, aliás, necessito o apoio, as inúmeras emendas que o Sr. Deputado Virgílio Távora e eu selecionamos, porque acredito que S.Exa. dará parecer favorável às mesmas e estas serão dadas ao conhecimento de V.Exas.

Sobre a parte de estradas em tráfego, o critério adotado pelo nobre Deputado Virgílio Távora foi este a que me acabei de referir sobre as ligações e estradas novas.

Quanto à ~~exploração~~^{operação} das estradas, revimos também; várias parcelas foram mantidas com a despesa do ano anterior.

No Departamento, já temos experiência de que para muitas despesas, como, por exemplo, Pessoal e Combustível, temos que

pedir crédito suplementar, o que indica que, efetivamente, a insuficiência da verba.

Houve uma elevação de custo êste ano, tanto de salários como em preços; de maneira que, somando-se a verba que nos foi destinada o ano passado com o crédito suplementar pedido e mais a percentagem de 30 ou 35% , conforme a região, para atender o encarecimento normal, quase tôdas as estradas tiveram essas tarifas aumentadas.

Algumas poucas, creio que por engano de quem organizou o orçamento, tiveram que ser reduzidas, mas muito poucas.

Houve, evidentemente, algumas tarifas extras, por ter ocorrido uma elevação muito maior, mas a grande maioria estava desatualizada.

Êsse estudo do Orçamento feito com o Deputado Virgílio Távora tive a satisfação de vê-lo aceito e programado.

Esta é a solução, digamos, que deveria ser adotada. É uma parte da solução dentro do Orçamento.

Devo dizer que a preocupação do Governo se estende um pouco mais, e já existe a previsão, direi, quase em fase final, do estudo do aumento do fundo de óleo e combustível, gasolina, da qual a maioria era destinada a estradas de rodagem e uma parte, a estradas de ferro.

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico organizou um programa nesse sentido e obterá, dentro dos próximos cinco anos,

um programa quinquenal, uma verba apreciável.

Por outro lado, tivemos também realizado empréstimo dos Estados Unidos, que proporcionará, através do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, maior equipamento para nossas estradas.

Isto vem indicar que chegamos àquele ponto, como disse da vez passada, em que não é possível continuar, face êsse problema, numa atitude de omissão ou de assistência. E o Governo é o primeiro a mostrar-se empenhado nesta solução.

Creio que os senhores Deputados já devem ter uma *base* dos programas do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para atender às várias estradas.

O ~~Departamento~~ Banco calculou precisar cêrca de trinta bilhões de cruzeiros, nesses cinco anos, para as estradas de ferro. Apesar de, aparentemente, ser uma apreciável quantia, não pôde atender a tôdas as nossas necessidades. Esta quantia é distribuída uma parte para as construções, uma outra para melhoria do material rodante e melhoria de equipamento de estradas de ferro.

Nós, do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, fizemos dois programas: um de construções novas e outro de reaparelhamento.

Trouxe, para dar conhecimento ligeiramente aos senhores, êsses dois programas. Fizemos um plano quinquenal de reaparelhamento. Calculamos que para reaparelhar as estradas do Departamento

precisaríamos, nestes cinco anos, de Cr\$4.608.000.000,00.

Essa quantia é aplicada em trilhos, dormentes, empedramento, e vagões, linhas, edifícios, carros de passageiros, proteção da linha, e uma outra parte, substancial, nas variantes que precisamos construir.

Foi feita distribuição de estrada por estrada. Mas não tenho muita esperança de ver o plano do Departamento totalmente aceito, porque o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, como instituição bancária, empresta o dinheiro para fins industriais ou de desenvolvimento econômico, mas não pode perder.

Sendo estabelecimento bancário, tendo como finalidade destinar os seus empréstimos a fins específicos do desenvolvimento do país, não quer dizer que possa emprestar onde não tenha possibilidade de ter de volta o seu pagamento, porque neste caso acabaria o Banco, dentro de certo tempo.

É o que chamamos a questão da rentabilidade. É evidente que é muito mais fácil emprestar às estradas do Sul, que está numa fase muito mais desenvolvida que ^{as} ~~as~~ do Norte, onde ^{há} ~~há~~ densidade de tráfego, e onde o Banco pode fazer ~~as~~ operações absolutamente seguras.

Ao dar as locomotivas, estabelece: o juro é tanto, a amortização custa tanto. O Sr. vai obter com as locomotivas no tráfego, com as tarifas que adotar, tanto. E o Banco sabe que vai dar para ~~o~~ pagar.

Mas a maioria das nossas estradas não têm densidade de tráfego. Aí o problema deveria ser pôsto, inicialmente, de ou a forma.

Quais são essas estradas? São as dos Estados mais pobres. São as estradas do Norte. Estradas de Goiás, por exemplo. Mas podemos abandoná-las, só por que não dão renda para se manterem?

Salta a cada um de nos que não podemos fazer isso. O sentido dessas estradas não é o de uma companhia particular. Não é apenas obter o seu capital, mas, indiretamente, promover o desenvolvimento da região.

De maneira que temos que estabelecer um ponto de partida. Têm que ser mantidas as estradas? É evidente que a resposta é afirmativa. Não podemos arrancar as estradas de Goiás nem as do Norte tôdas, porque não têm densidade de tráfego.

Mas se temos que mantê-las, elas deverão operar em condições satisfatórias, porque, do contrário, o êrro seria duplo.

Há três hipóteses: arrancá-las, mantê-las como estão ou mantê-las em condições de operar.

Acredito que nenhum Deputado, nenhum brasileiro terá dúvida de que teremos que optar pela terceira solução, embora custe um pouco caro à nação: mantê-las em condições de operar.

Mas nesse caso como agir? Seria necessária a reserva dos recursos orçamentários para essas estradas. Se isso não pudes-

Esses recursos só poderiam ser obtidos se fôr realizada a operação chamada do trigo, que, acredito, é do conhecimento de V.Exas.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Conhecemos.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O americano quer-nos ceder uma parte do trigo. O pagamento ^{dinheiro} ficaria no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e o pagamento seria feito aos americanos, num período longo de quarenta anos.

Penso que poderíamos utilizar esse dinheiro para melhoria de nossas estradas. Eu queria discutir essa questão, preliminarmente, com V.Exas., para que depois fôsse a mesma encaminhada, a fim de ~~atender~~ atender às estradas do Norte, realizando as obras necessárias e indispensáveis.

Relativamente a esses cem milhões de cruzeiros, já tive algumas reuniões no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e tenho esperança de que eles conseguirão número apreciável de locomotivas para as estradas do Departamento, e uma quantidade também substancial de toneladas para substituir os trilhos do Norte, como igualmente alguns trilhos do Sul.

Basta dizer que temos estradas, como, por exemplo, o ramal de Nova Cruz a Natal, indispensável para a ligação do Norte, cujos trilhos alguns ainda datam de 1880 e 1890, trilhos, na oca-

se ser feito, então o Governo teria que dar as garantias do Banco do Brasil ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para emprestar recursos a essas estradas.

Ou ainda, num entendimento formal, que desse empréstimo que o Banco vai obter, como o que se vai realizar e parece muito bem conduzido -- o do trigo -- uma parte desse dinheiro, seria, não emprestado para um jôgo do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, que exige a questão da rentabilidade, mas, digamos, ao Banco do Brasil, para pagamento em quarenta anos, o que seria muito fácil.

Far-se-ia a inclusão de uma verba orçamentária para atender a esse pagamento naquele prazo, e o dinheiro seria então empregado nessas estradas que não têm, substancialmente, possibilidade de pagar.

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Mas não existe nada ainda regulamentando isso?

O SR. JAIME SPINOLA TRIXEIRA - Não.

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Nem projeto nem coisa alguma? O Executivo não tomou nenhuma providência?

O SR. JAIME SPINOLA TRIXEIRA - Não tomou. Nem poderia tomar. Não houve tempo ainda para que o Executivo tivesse tomado essa providência.

sião, com vinte quilos e que devem estar, hoje, com cerca de dezesseis ou dezessete quilos.

Não é possível uma situação dessas. Num caso desses, seria então melhor adotarmos a primeira hipótese: abandoná-la toda de vez.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROCACY DE OLIVEIRA) - Dr. Jaime Spinola Teixeira, tem-se abusado um pouco, no Brasil, da extensão das milhas ferroviárias, com grande perturbação para a administração das ferrovias e gastos exagerados de recursos orçamentários.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Esse assunto prende-se à crítica que fiz há pouco.

Realmente, foi feita muita coisa errada, mas devemos reconhecer que era impossível, digamos, há cinquenta anos, prever como seria a distribuição do Brasil, hoje.

Tivemos muitos produtos que se desenvolveram muito, caíram e foram substituídos por outros. Tivemos o ciclo da borracha, no Amazonas. Tivemos a época do açúcar. Temos hoje a do café, e, provavelmente teremos a época do trigo do Rio Grande do Sul.

Seria preciso um gênio para prever tudo isso. Tudo isso é dinâmico. Não pode haver nada estático. Há de ter certas oscilações.

Os males advêm, porém, de que, em certo período, em que a libra estava a a oito e o dólar a um e oitenta, quando o ramal ferroviário não era coisa tão custosa, havia certa desorientação.

Hoje, o pensamento de substituir trilhos por estrada de rodagem está francamente aceito.

reduziu
A França ~~reduziu~~ muito a sua quilometragem. Os Estados Unidos já diminuiu de setenta mil quilômetros, quer dizer, duas vezes a rede brasileira; e nós temos intenção de reduzir, pelo menos, 1.500 quilômetros de ramais a serem arrancados.

Devo confessar que, por falta de conhecimento, há uma grande reação política e por parte das populações locais contra isso, principalmente nos Municípios do interior, onde o trilho é um indício de desenvolvimento.

Mas esses erros do passado, como nada pode ser perfeito no mundo, são admissíveis.

Compete-nos corrigi-los, tanto quanto possível, porém sem considerar a estrada de ferro como se fosse uma coisa particular: se dá lucro, deve ser mantida; caso contrário, arrancá-la.

Somos um país que vem progredindo com intensidade diversa nas suas diferentes regiões, e temos que levar em conta essa falta de igualdade no seu crescimento, no seu desenvolvimento.

Sabemos que essa desorganização que nos atinge não é

incorrigível. Temos o remédio, mas êste é subordinado aos recursos. Se as nossas necessidades se restringissem apenas ao setor ferroviário, evidentemente, a tarefa seria mais fácil.

Mas chegamos à situação, no Brasil, em que a necessidade de recursos se dirige a todos os setores da vida nacional: marinha mercante, transporte terrestre, indústrias, recursos para desenvolvimento etc.

De maneira que temos que limitar as atuações dentro dos recursos possíveis e prováveis.

Se tudo se realizar no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, com o auxílio dessa encomenda do trilho, acredito que, pelo menos, estacionaremos o deficit. A não ser que o govêrno promova novos aumentos, o que não seria desejável.

A não ser assim, provavelmente, estamos chegando ao máximo do deficit, que é de dez milhões. E, à proporção que possamos diminuir o deficit, com êsses recursos e com a criação da Rede Ferrovária Federal, — não quero dizer que estamos sendo excessivamente otimistas — mas acho que dentro de dez anos poderemos ter um relativo equilíbrio.

Por exemplo, nas estradas do Norte, não penso que dentro de dez anos venhamos a ter tal, mas o lucro das estradas do Sul será de vulto a cobrir as deficiências das no norte.

O que é preciso, sobretudo, e já o disse da primeira

vez em que aqui estive, é que tenhamos constância e tenacidade na execução dos nossos planos, porque se êsse trabalho que está sendo planejado para um período de cinco anos, ao fim de dois, tiver que ser paralisado e abandonado para novo programa, as dificuldades serão muito maiores.

O SR. P. SEB. ENDE - (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) -

Não há dúvida.

O SR. JAIME SPÍNOLA TEIXEIRA - Esta exposição, como disse no princípio, não foi programada, como a anterior. Vim a esta Comissão, atendendo a convite que muito me honrou do nobre Sr. Deputado Croacy de Oliveira, e repito que é com imensa satisfação que compareço a uma Casa, onde estive durante quatro longos anos, pelo menos duas vezes por semana, e onde fiz muitas amizades com colegas.

Mas desta vez, aqui estou presente mais para ser perguntado. De maneira que estou às ordens do Deputado Croacy de Oliveira, Presidente desta Comissão, para esclarecer, dentro do que eu posso informar, a alguma curiosidade dos Srs. Deputados, sobre a ação do Departamento.

Sei que o Sr. Deputado gostaria de falar na Ubaiteba.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Gostaria que o Dr. Jaime Spínola Teixeira justamente tocasse no assunto. Não sei, entretanto, se está na pauta do Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Quer-
ria exatamente dizer isso. O Dr. Jaime Spínola Teixeira, depois
da belíssima exposição que fez perante esta Comissão, pôe-se à
disposição dos eminentes colegas, para inquirição, as mais várias,
relativamente ao transporte ferroviário, e provocou ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O Dr. Jaime Spínola Tei-
xeira já me provocou ao debate...

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não é uma provocação.
Quero pôr-me à disposição dos senhores Deputados, para qualquer es-
clarecimento.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - ...
os ânimos do nosso amigo Deputado Vasco Filho, a quem dou a pala-
vra neste instante.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Permita-me, Sr. Pre-
sidente. Já disse da minha disposição de, sempre que compareça
a esta Casa, atender a tudo, de falar com a maior sinceridade e le-
aldade ao expor o problema, porque todos nós estamos do mesmo la-
do da barricada.

Acredito que todos nós aqui desejamos é desenvolver
o país e dar-lhe as maiores possibilidades. Por conseguinte, não
é uma luta em que um está de um lado, e outro de outro. Es-
tamos todos do mesmo lado.

Sobre o prolongamento da Jequié-Ubaitaba, até atin-

gir um porto de mar, foram estudadas duas soluções: uma, com 61 quilômetros de extensão, e outra com oitenta e quatro quilômetros, qualquer das duas atingindo a Baía de Marauí.

Essa é uma estrada indispensável, a meu ver, não só porque liga um grande porto ao interior do Estado da Bahia, mas porque faz justamente a ligação de uma estrada de ferro que se destina, futuramente, à Capital Federal. Ficará sendo o menor traçado da futura Capital Federal ao Atlântico.

Há quem objete que a ligação deveria partir de São Paulo e Rio de Janeiro. Não há dúvida. É uma ligação indispensável, mas estamos num país em que todas as nossas ligações econômicas são feitas com o hemisfério Norte.

Todas as nossas cargas de importação vêm do hemisfério Norte, numa percentagem bastante elevada, ou seja, mais de 90% o que demanda daquele hemisfério.

visassem
De maneira que as cargas que ~~vixam~~ penetram, futuramente, para o interior da Bahia, teriam que descer a um paralelo muito mais baixo para subir novamente.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Parece-me já demasiado sobrecarregada a Central do Brasil, que já é uma Estrada saturada e que já está comprometendo a ~~economia~~ economia mineira, do Estado do Rio de Janeiro e de São Paulo.

O SR. JAMIE SPINOLA TEIXEIRA - Não há dúvida.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Seria sacrificar de mais, onerar ainda mais uma Estrada que não suporta maiores ônus; que já está saturada.

O SR JATHE SPINOLA TEIXEIRA - Preliminarmente, é evidente que é uma Estrada necessária, não digo para já, porquanto, conforme já expus, devemos fazer primeiro as ligações entre redes.

Mas é uma Estrada necessária. É uma Estrada de prioridade. Não digo de primeira prioridade, mas é de prioridade. É ponto pacífico que devemos ligar Ubaitaba ao Atlântico.

Vejamos então qual dos dois traçados é o aceitável.

Direi, principalmente aos que não são engenheiros, que o comprimento de uma Estrada de Ferro não se mede, realmente, pela sua distância em quilômetros. Mede-se, pela distância que calculada pelo esforço em arrastar a mercadoria. É o que chamamos de comprimento virtual da Estrada.

O comprimento virtual, de certa forma, é mais importante que o comprimento em distância quilométrica.

Se a ligação para Ubaitaba é menos 23 quilômetros que a ligação *Campinho*, em relação ao comprimento virtual, principalmente no sentido da exportação ele é de uma distância muito maior. É de 140 para 129.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Gravata-Campinho fica 13 quilômetros ...

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Chegarei lá, nobre
Deputado.

De maneira que podemos dizer que são ligações férreas,
na em relação ao seu comprimento virtual.

Por outro lado, esse comprimento virtual importa em
empregar muito menor tração para o mesmo transporte de car

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Dr. Jaime Spinola Teixei-
ra, V.Sa. poderia informar qual a proporção, tanto na descida co-
mo na subida, entre a capacidade de tração de uma locomotiva de Gra-
vatá para Ubaitaba, Campinho para Ubaitaba e vice-versa.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Essa proporção, na or-
dem de sentido, é duas vezes superior.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Na subida?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Na subida é duas vezes
superior.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - E na descida?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Na descida, vai além,
se não me engano.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - 1.100 para 4.000, ou se-
ja, 3.6 a diferença.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Outra análise que
Outra análise me
permite é a questão da ponte terminal do Porto. O Porto de Cam-
pinho fica muito mais perto do oceano e não precisa de nenhum canal

de dragagem. Já o Porto de Gravataá precisa de um canal. Terá que ser dragado até atingir o Porto. A situação de cada porto, em si, apresenta-se favorável.

Campinho é plano e capaz de suportar transporte em quantidade sem grande limite. O Porto de Gravataá se assemelha ao de Vitória, onde há grandes dificuldades de embarque. Ali, até hoje, apesar da grande quantidade de minérios, não se pôde fazer uma série de carregamentos.

O SR VASCO FILHO - Campinho será o Porto de Santos nº 2 do Brasil.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Embora o assunto ainda esteja em discussão e não se tenha dado ponto final ao problema, a não ser que surjam argumentos novos e poderosos, julgo que o pensamento é favorável ao Porto de Campinho.

No momento, o pensamento do Departamento de Estradas de Ferro é esse, dentro dos elementos que possui.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O debate em torno desse assunto já dura dois anos.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - A não ser que surjam outros elementos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Conhecemos bem a topografia daquela zona. Não acredito que pudesse surgir argumento novo, a não ser como medida protetória.

Desejaria também inquirir o Dr. Jaime Spínola Teixeira, com relação ao Vale do Rio das Contas.

Tenho aqui uma publicação, Revista da Diretoria de Engenharia, às páginas 444 — trabalho feito pelo Ministério da Agricultura, classificando o nosso ferro.

Aqui estão cinco análises do ferro superficial. A primeira, 68.40 de ferro metálico; a segunda, 68.62; a terceira, 69.58; a quarta, 67.60; e a quinta, 61.90.

Quer dizer que o ferro exportado para o Norte tem um padrão 68. Por conseguinte, o ferro de Jequié, já de superfície, oferece estas características.

O de Vitória é transportado com, se não me engano, 556 quilômetros. O de Jequié será transportado com um grande esforço, com um calado de dez metros, ~~arrastado~~ com apenas 157 quilômetros.

Parece que a Bahia precisa disso para exportar aquilo que ela tem e que desgraçadamente está dormindo preguiçosamente lá no Vale do Rio Doce.

Além do ferro, nós temos o manganês de Gado Bravo. O Diretor da Rede da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro está procurando obter recursos para o transporte desse manganês para Salvador.

Se nós conseguirmos a ligação com o Porto de Campinho, como uma primeira etapa à ligação Porto Campinho à futura Ca-

pital Federal, nós teremos, nas melhores condições possíveis, o transporte do manganês de Cado Bravo para o Porto de Campinho.

Nós já temos, em franca exportação, o minério e os produtos. Também está sendo levado por São Paulo. O caminho é Porto Campinho - São Paulo.

Temos ainda a magnesita, naquela região, que é servindo como refratário de Volta Redonda. Está sendo levado, dando volta por Belo Horizonte.

Tive o prazer de saber, quando de uma visita feita a Volta Redonda, que o refratário que empregamos na nossa siderurgia é produto da magnesita da Bahia.

Quero referir-me a esse transporte pesado, porque o considere o melhor, em bases mais econômicas.

O SR JAIMÉ SPINOLA TRIEIRA - Ainda com referência ao transporte pesado, deixo lembrar que foram esquecidas duas riquezas já conhecidas: o chumbo, que apareceu em Brumado, agora, e o manganês de Urundi.

O SR BENEDITO VASCO FERREIRO - Esse manganês é o de Cado Bravo. Confesso que de chumbo não tinha conhecimento ainda.

O SR JAIMÉ SPINOLA TRIEIRA - Foi procurado ainda ontem por dois elementos de São Paulo, que organizaram uma Sociedade de Minérios de Urundi e que estão facilitando o transporte de dez mil toneladas mensais. Em questão de dois meses fui procura-

do também por um grupo paulista, que pedia o transporte para duas mil toneladas de minério e chumbo daquela zona de Brumado.

E ainda direi mais. Esses são os conhecidos, porque, com a nossa inexploração das coisas brasileiras, deve haver muito mais ainda que não conhecemos.

Neste ponto não haverá a menor dúvida. Achamos que a riqueza mineral do norte é muito grande e nos serve de plataforma. Devemos procurar promover o seu desenvolvimento, e...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O Vale do Rio das Contas é riquíssimo.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - ... e, conseqüentemente, a sua ^{exploração} ~~exploração~~ ou aproveitamento nacional.

É absurdo, realmente, uma magnesita ter de seguir, de caminhão, pela Central, para Volta Redonda. Não é possível que riquezas, como os minérios de Urandi, fiquem inexplorados, ou como o ferro de Jequié, nunca ocasião como a que atravessamos, em que tanto necessitamos de recursos.

Mas apesar disso, quando afirmei que não podemos colocar em primeira prioridade essa Estrada, por esse período de cinco anos, é porque, além da própria Estrada de Ferro, há necessidade do preparo do Porto, havendo dificuldades a transpor para as quais não temos recursos imediatos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas o Porto, Dr. Jaime

Spinola, já está orçado em noventa milhões de cruzeiros. Não é um "bicho de sete cabeças" a Estrada Ubaitaba a Campinho.

O próprio Departamento já orçou em 160 milhões de cruzeiros. Não é nada de extraordinário. É necessário que a Câmara dê os recursos e se programa a construção, para que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro possa ter uma orientação, porque o DNEF vive ao Deus dará. Terá verba ou não terá a verba; ao passo que se houver uma programação haverá sempre um caminho a trilhar.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - São assim todos os departamentos do Brasil.

O SR PRESIDENTE (SR UENO CROACY DE OLIVEIRA) - É uma lástima, mas é assim.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Foi o que fizemos com Cariacás Passo Fundo. Programamos e a coisa saiu.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Mas, nobre Deputado Vasco Filho, ainda não chegamos a Ubaitaba.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - ~~Então~~ Então, vamos até lá.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Ubaitaba está programada dentro desse período Jequié - Ubaitaba. Estou com esperanças de inaugurar Piaçama ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Até Itajuru.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Antigamente, esse Município chamava-se Poções Rio Novo.

O SR VASCO FILHO - Hoje é Itajuru, à margem esquerda do Rio das Contas.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Teríamos que fazer uma ponte para inaugurar Itajuru. Depois, nesses cinco anos, ligaríamos Ubaitaba, e, evidentemente, teríamos que prosseguir, possível e provavelmente, no sentido de Campinho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Pediria a atenção do Sr. Jaime Spinola Teixeira para esse ponto, de vez que temos que resolver esse problema Jequié - Ubaitaba com toda a urgência, isto porque estamos fazendo um aproveitamento do vale do Rio das Contas.

Com a barragem do canal, Ubaitaba vai ficar, em grande parte, inundada. Haverá também uma barragem de pedra, acima de Jequié.

Precisamos atencionalmente aquela Estrada, que sei que vai nos custar muito.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O nosso programa quinquenal para ligar Ubaitaba a Jequié prevê um gasto de cerca de 280 milhões de cruzeiros.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Em cinco anos?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Sim. São os senhores Deputados que são os que mandam, em matéria de orçamento e de realizações, aumentarem essa verba ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Já existe projeto de lei nesse sentido.

Teixeira, que considere também Contendas a Jequié, isto porque já está em fase de execução a barragem de pedras. Está a cargo do nosso coelga, Dr. Camilo de Meneses, do Departamento de Saneamento, que já tem os estudos completos. Quer elevar ainda a bacia, de uma instalação de 8.000 quilowatts para 12.000. Aquela linha está em vários pontos inundada e impréstável. Não digo impréstável, quanto ao estudo. Será impréstável quanto a esta elevação da barragem ou este aumento do reservatório.

Pediria a atenção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro para essa linha, a fim de não haver, amanhã, dificuldades quanto à construção desse trecho, que é vital para a Bahia, porque forma uma rede, ligando o leste, Nazaré, Ilhéus e o porto de mar.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não há dúvida.

Deputado Vasco Filho, os argumentos de V.Exa. são, realmente, muito valiosos e eu acaterei a sua razão de ser. Efetivamente, acho que é uma Estrada que deve ser executada. Infelizmente, o que nos tolhe é a limitação de recursos.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Mas, se não atacarmos as que estão necessitando de reparos e que já existem, seria pulverisar as verbas, o que não é possível.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Justamente. Não podemos é começar para não terminar.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - ... evidentemente, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com muita satisfação se empenhará em terminar o mais cedo possível.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Estão aqui ao lado me dizendo que esse custo é ainda pela tabela antiga, de 1954.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Exato.

Estava pensando aqui no que é o orçamento, na realidade. É uma execução em escala, em um, dois, ou três anos. Para que se possa realizar uma obra, tem-se que contar com três ou quatro vezes o valor da execução.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sim, mas o Sr. Presidente da República promete conter a inflação.

Se S.Exa., efetivamente, a contiver — por que se isso não acontecer estará mal, porque o que vai governar é o custo da vida; todo o mundo sabe disso, não haverá esse problema.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Os senhores deputados têm muita influência, porque o Presidente da República, sozinho, nada pode fazer. Tem que contar com a Câmara.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Se S.Exa. contiver a inflação, nós esperamos que possa haver redução no custo da construção das nossas estradas, que, efetivamente, é altíssimo, atualmente.

Renovo, então, o meu pedido ao Dr. Jaime Spinola

V.Exa. toca justamente num ponto que me dá respeito, pois eu sou dessa região da Bahia. Mas, no Departamento Nacional de Estrada de Ferro, trabalhamos com um sentido nacional e devemos subordinar-nos aos recursos e às possibilidades.

Evidentemente, se não fossem as dificuldades atuais, o meu programa não seria êste. Essas dificuldades são acrescidas pelos poucos recursos de que dispomos e pela elevação do custo de maneira extraordinária.

V.Exa. acha interessante, Sr. Deputado Vasco Filho, que se ~~comece~~ comece uma estrada de sessenta ou setenta quilômetros, para construí-la em vinte ou trinta anos, em dez ou em quinze.

Entendo que só deveríamos começar obras nos casos em que o orçamento global realizado e com a fixação do prazo, com recursos já programados para serem realizados dentro de certo período.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Devo dizer a V.Exa. que nesse sentido já apresentei o Projeto nº 4.087/54, programando a construção do trecho Campinho a Contendas, em quatro anos.

Devo dizer ao ilustre depoente que, apesar de o projeto estar distribuído para um deputado baiano, sumiu na Comissão de Finanças.

Eu, embora sendo um baiano importado, naturalizado, como fui classificado pelo meu prezado amigo, o Governador Mangabeira, tive que ir para a Comissão de Finanças denunciar isso,

e lá estou funcionando. Fiz e compor o projeto, a fim de tramite normalmente.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Eu, no Departamento Nacional de Estradas de Ferro, sou um humilde servidor da C. Se os senhores deputados incluírem a verba específica, o que compete é construir.~~xxxx~~

Tenho uma profunda preocupação em não deixar quantias ou verbas passarem de um ano para outro ou perdê-las. Apenas sou obrigado a limitar-me dentro dos recursos que me são apresentados.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Que-ria apelar para os meus ilustres colegas, membros desta Comissão, no sentido de ser estabelecido um programa, com referência às perguntas.

Vamos estabelecer, para formulação de perguntas, o prazo de dez minutos, que talvez até seja demasiado, porque é que- re ver se todos usam da palavra para formular quesitos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu insisti, Sr. Presi- dente, porque fui provocado ao debate.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - O eminente colega é o mais respeitável da Comissão. Tem esse direi- to.

Pergunto ao ilustre colega se deseja ainda conti-

nuar com a palavra.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Não, Sr. Presidente. Estou satisfeito.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o nobre Deputado Benedito Vaz.

O SR DEPUTADO BENEDITO VAZ - Nada tenho a perguntar, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o Sr. Deputado Galvão Medeiros.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - São ligeiras, perguntas, Sr. Diretor, porquanto, pela exposição que V.Exa. fez nessas duas sessões, sobre a política e o planejamento que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro ~~xxx~~ está seguindo estou de perfeito acôrdo, e acho que só poderá beneficiar as estradas de ferro do Brasil, principalmente / as subordinadas ao Departamento.

Desejava, porém, esclarecer algumas questões relativamente às nossas estradas do nordeste. Como representante do Nordeste, e conhecendo tôdas elas, desejava formular algumas perguntas, sômente para esclarecimento, não precisando V.Exa. aprofundar-se nas respostas.

A primeira delas é a seguinte, Sr. Diretor: e que ponto se acha a ligação Patos - Campina Grande?

O SR JAIME SPINOLA TRIBEIRA - Pretendemos inaugu-

rar este ano Juazeirinho e possivelmente concluí-la para o ano, se for aprovada uma emenda, sobre a qual tive entendimentos com o nome Deputado Virgílio Távora, ontem, que altera a dotação orçamentária que destinava a Campina Grande - Patos setenta milhões de cruzeiros.

Pedi um aumento para noventa milhões de cruzeiros. Com essa verba pretendemos terminar o serviço para o ano, se for aprovada. Provavelmente em fins de 1958 já estará trafegando a Estrada Campina Grande - Patos. Este exercício mais o próximo.

É uma das ligações que reputo mais indispensáveis e mais necessárias.

O SR DE UTADO GALVÃO MEDEIROS - Liga os dois sistemas: norte e nordeste.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Dou grande preferência a ela sobre a Piquet Carneiro - Crateus. Estou-me esforçando realmente para terminá-la para o ano.

Se quando entrei para o Departamento, não estivesse o orçamento deste ano já aprovado, poderia ter dado maior impulso.

Essa realização é um grande desejo do Departamento: inaugurar Campina Grande - Patos.

O SR DE UTADO GALVÃO MEDEIROS - Está sob a direção dos Batalhões?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Uma parte está com

o Departamento e outra com o Batalhão Ferroviário, Primeiro Grupo-mento de Engenharia, que vai procedendo razoavelmente o serviço e espera terminar.

Hoje mesmo estive com o Coronel Comandante do Primeiro Regimento e tratamos desse assunto e até mesmo de empregar mais gente na Campina Grande - Patos.

O SR DEPUTADO CALVÃO MEDeiros - Sobre a questão de ramais, V.Sa., na sua última exposição, disse ter incluído no plano quinquenal o término do ramal Afonso Bezerra - Macau. O que pode informar a respeito?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O Ramal de Afonso Bezerra - Macau não está como de primeira prioridade, porque se trata de um trecho que, talvez, principalmente para o transporte do sal, não possa ser classificado como linha econômica. Não pode ser também classificado como ^{ramal} ~~ramal~~ de integração das redes nacionais. Mas está enquadrado como de prioridade secundária: Epitácio Pessoa - Macau. Pensamos terminá-lo também, possivelmente em 1958. Entretanto, pedi um aumento de verba, a fim de ver se é possível dá-lo também em 1957. Necessitamos, aliás, de quantia relativamente pequena, talvez uns cinquenta milhões de cruzeiros para concluí-la.

Este ano houve um corte ~~na verba~~ com o plano de economia e, apesar das resistências, só ficaram dez milhões. Pedimos para o ano, de 35 a 40 milhões para terminar.

Se os senhores Deputados votarem essas emendas e o poder público não entrar em novo plano de economia, há muita esperança de terminar o r mal.

Embora não seja uma linha de primeira prioridade, no nesse sentido, mas como já está muito avançado, temos em vista terminá-lo o mais cedo possível.

O SR DEPUTADO GALVÃO NEDEIROS - Parece que já está na fase de colocação dos trilhos.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Uma parte. Nem todo o ramal. Mas já estamos colocando os trilhos. Devo salientar que temos lutado com alguma dificuldade, porque as nossas solicitações são maiores que a capacidade de Volta Redonda. De maneira que nesse plano dos cem milhões é pensamento do Governo fazer importação de trilhos.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Estava proibida a importação, mas agora permitiram novamente.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Sim; permitiram pelo seguinte: Volta Redonda não tem que atender somente a solicitações de trilhos. Tem chapas, longarinas etc. Ela precisa atender a varias produções.

Volta Redonda não pode voltar toda a sua capacidade para produção de trilhos. Aí creio que Volta Redonda concordará com essa importação de dez milhões de dólares de trilhos.

Realmente tem as grandes dificuldades a enfrentar, não só na parte de trilhos, como principalmente na parte de talas. Trilhos sem talas não funcionam. É preciso que venha uma e outra empenhada. Mas, em alguns casos, nos têm sido entregues trilhos numa época e as talas cinco ou seis meses depois, como sucedeu há pouco, em Pernambuco.

Recebemos uma parte de trilhos em novembro, e até o mês passado não haviam chegado as talas. Não fosse esse problema, já teríamos assentado muito trilho.

É uma dificuldade. Mas a temos vencido e temos contado com a cooperação de Volta Redonda. É evidente que ele não pode desviar toda a sua capacidade para produzir trilhos, que precisamos de muitas outras coisas.

O SR. DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Em Sampaio Cordeiro temos um prolongamento da linha centro de Angicos - Caicó. Já está terminada até São Rafael, e V.Sa. afirmou, na sua última exposição, que os trabalhos estão bem adiantados até Jucuruçu.

De Jucuruçu a Caicó há algum estudo ou está dentro de seu planejamento a continuação logo a seguir?

O SR. JAIMO SPINOLA BEIJAIRA - Não está. Dessas estradas, as que encontrei em construção, muitas delas adiantadas, procurei terminar na primeira cidade de importância, deixando a sua continuação para outra oportunidade, em que as condições no Brasil

forem outras. Com essa limitação de recursos, restringimo-nos àquelas que vamos construir realmente nesse espaço de tempo.

Aquelas que nós chamamos de prioridade algumas teremos que parar por algum tempo, até podermos atender ao programa já realizado.

Essa norma visa, sobretudo, não desviar os recursos que temos e não deixar sem terminar determinadas obras por atacarmos várias ao mesmo tempo.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Sobre os estudos da linha Nova Cruz - Natal da variante geral que pode V.Sa. informar?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Do orçamento nada consta. Não me lembro bem, mas parece que foi pedida a dotação de cem milhões de cruzeiros, para o próximo ano, a fim de ser iniciada. É uma ligação indispensável.

A ligação que existe agora, de Nata a Nova Cruz, não só o traçado é péssimo, como as condições de suas linhas são as mais deploráveis possíveis.

Tive ocasião de visitá-la, ainda há uns três meses, na frente da linha da N locomotiva e fiquei surpreso como se permite o tráfego naquelas estradas e com aqueles trilhos.

O nosso pensamento é uma linha inteiramente nova. Uma linha de Nova Cruz a Natal, provavelmente mais afastada do li-

toral, porque aquela travessia junto ao litoral é muito arenosa. Há uma poeira que invade tôdas as locomotivas e desgasta tudo. De trilhos e dormentes não há nada aproveitável. Há apenas cinquenta ou sessenta quilômetros de trilhos, - e a Estrada possui 112 quilômetros, - que foram substituídos há pouco tempo.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Parece que foram substituídos apenas vinte quilômetros.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não, Sr. Deputado. Já foram repostos mais. Atualmente, a Estrada precisa, praticamente, de uns sessenta e seis quilômetros de trilhos novos para os cento e dose que ela possui, se não me engano.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - São cento e vinte e um quilômetros.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Hoje mesmo estive conversando sobre isso e apelei até para uma influência do Exército, no sentido de serem dados maiores recursos às estradas do norte, porque, de fato, meu pensamento é o da segurança nacional.

A grande fronteira é no nordeste mesmo, mais do que a da Argentina, porque estamos em dois mundos e ninguém sabe o que virá. O que se resolve não é feito com a nossa audiência, quando dois brigam os pequenos ...

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Já temos a experiência da última guerra dessa lição.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O que há de concreto na programação do Departamento Nacional de Estradas de Ferro com referência à fusão das rodovias do norte e nordeste do país?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Esta não é uma programação do Departamento. Será uma possível e provável consequência da aprovação da lei que cria a Rede Ferroviária Federal.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Perfeito.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - No meu modo de entender, acho muito necessária a união dessas redes, para permitir uma maior elasticidade das operações das ferrovias, e evitar essas questões de tráfego mútuo, essa intolerância de alguns diretores, de emprestar ou receber vagões em suas linhas.

Acho de grande proveito fazer-se essa união já. Mas é uma questão que depende de lei. Sou inteiramente favorável à existência, no Norte do país, de apenas três redes ferroviárias: uma, com sede no Ceará, abrangendo as estradas do Maranhão e Piauí, indo até Sousa, na Estrada Mossoró - Sousa; a outra, com sede em Recife, que é a Rede Ferroviária do Nordeste: Sampaio Correia - Mossoró e outras Estradas; e a terceira, na Bahia, ligando Nazaré - Ilhéus.

Devo confessar a V.Exas. que luto com muito maiores dificuldades nessas estradas pequenas, na parte de administração, do que nas grandes. São mais sujeitas a influências políticas.

São estradas que não têm defesa para a intervenção política. Há inúmeros casos de políticas nessas pequenas estradas que não surgem nas grandes, pelo menos, não me apareceram até então.

O SR. DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Sobre o trecho Coroatá - Pedreiras, no Maranhão, até o Vale Mearim, parece que o Departamento paralisou as obras. Que pode informar V.Sa. a respeito?

O SR. JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Paralisou. Esse é um trecho que tem também apresentado muita dificuldade sobre o qual tem havido muita reclamação.

Mas há uma ligação fluvial que atende aquela região. De maneira que ela não se faz tão necessária.

Não quero dizer que ela seja desnecessária. Enfim, nós estamos numa Câmara, em que os interesses regionais são definidos pelos executados, e estes devem ter o conhecimento das coisas brasileiras.

Não é uma linha de prioridade. E como nessa região lutamos com grande escassez de recursos, evidentemente, tivemos de empregá-los em estradas cuja urgência de conclusão era mais premente.

Dai Coroatá - Pedreiras não ter sido, na programação deste ano, considerada senão com quantias pequenas, para conclusão de serviços já iniciados.

Pensamos gastar, nesses cinco anos, apenas vinte e cinco milhões de cruzeiros na Coroatá - Pedreiras, para terminar o serviço já iniciado e atingir um ponto onde se possa fazer a linha tráfegar. Mas não pretendemos continuá-la, ou melhor, não podemos continuar.

Será retomada quando as condições brasileiras o permitirem, e quando o problema ferroviário se apresentar sob outra forma.

No momento, não é possível, ~~xxxxx~~ Apesar dessa concentração que fiz dos recursos, tenho estradas que acho que deviam terminar em dois anos e na construção das quais sou obrigado a levar uns cinco anos.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Agora, a última pergunta, Sr. Diretor. A Estrada de Ferro particular Mossoró - Porto Franco há anos que o Governo viu a necessidade da sua encampação, porquanto Mossoró - Souza quase que vive desse transporte de gesso ...

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É exato. Sou inteiramente favorável à encampação do Governo, não só da Mossoró - Souza, mas de várias outras estradas particulares que estão em dificuldade.

A não ser em casos excepcionais, somente o Governo pode arcar com as despesas ferroviárias no momento. Como o telé-

grafo nacional, sou de opinião que as estradas de ferro deveriam ser, tôdas, realmente nacionais. Deviam englobar a Rede Ferroviária.

Já estive no Norte e espero ter um entendimento com os atuais proprietários da Mossoró - Souza, a fim de ver se chegamos a um acôrdo.

Há alguns anos estiveram êles em entendimento com o Governo e chegaram a um preço acertado. Com a inflação, não aceitaram mais o preço, e já hoje querem, de certa forma, razoavelmente, que o cruzeiro perdesse muito o seu valor, uma quantia apreciavelmente maior.

Esse processo ainda não chegou às minhas mãos. Meu desejo, quando vier às minhas mãos, é ter um entendimento claro, procurando o mais rapidamente possível chegar à uma conclusão.

Sei que ela deve estar causando prejuízo, porque conheço o que é estrada de ferro, no Brasil. O Governo também não tem nenhum desejo de dar prejuízo a ninguém.

De maneira que meu pensamento é que deve ser incorporada à Rede. Devem ser indenizados os proprietários, dentro de um estudo que atenda a uma e a outra parte.

Sou inteiramente favorável à encampação. O mesmo penso em relação à Nazaré, da Bahia, que é uma estrada maior que a do Governo do Estado. Igualmente à Mossoró - Souza, aquele pequeno

trecho da Estrada de Ferro Mossoró, pròpriamente, acho que deve ficar com o Governo Federal, integrando a Rede Ferroviária do Nordeste.

O SR DEPUTADO GALVÃO MEDEIROS - Estou satisfeito.

Quero, agradecendo a V.Sa. as respostas que me foram dadas, congratular-me com a Comissão de Transportes, porque terá, doravante, um critério com relação às ferrovias federais.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o Sr. Deputado Luiz Tourinho.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Nada tenho a perguntar, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o Sr. Deputado Benjamim Mourão.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Acabo de receber um telegrama do Sr. Diretor da Rede Viação Paraná - Santa Catarina, que passo a ler:

"Rogo fineza falar Diretor Departamento Nacional Estradas de Ferro pt. Rogo aproveitar oportunidade solicitando confirmar quatorze locomotivas Higienópolis número suficiente para posta rede vem ser colocado sôbre chão ^{dos estados} ~~das estradas~~ ela servidos pt.
Saudações João Lopes."

Aproveito a presença de V.Sa. aqui para que dêle

tome conhecimento.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - V.Sa. poderia passar-me o telegrama?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Pois não.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Consulte o Dr. Itagiba se pode informar alguma coisa a respeito.

(Passa o telegrama ao Sr. Itagiba).

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Sr. Deputado Benjamim Mourão, V.Exa. tem mais alguma pergunta a fazer?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - O meu caso é sobre a Central do Paraná. Não vou entrar no assunto, porque li o parecer do Departamento e verifico que só divergimos, quanto à forma adotada para a indenização.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Acho absolutamente necessária, econômica e útil essa Estrada. Quanto a isso não há a menor dúvida.

A preocupação é a forma de ser dado êsse auxílio. Como já expliquei, no caso da Messoró - Souza, o meu pensamento é uma Rede Ferroviária Nacional, No seu conjunto, as Estradas particulares, que hoje constituem uma percentagem mínima, tendem, possivelmente, a virem para as mãos do Governo Federal, futuramente.

De maneira que o auxílio ao Estado do Paraná deve ser dado de forma a que o Governo, futuramente, possa readquirir

êsse valor.

Criada a Rede Ferroviária Nacional, o Governo do Paraná entraria com o valor que êle pretendesse despendêr em ações com ações da nova Rede. De maneira que, evidentemente, poderá cooperar e terá uma influência na administração da Estrada, que é o que deseja provavelmente o Governo do Paraná.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - O Governo Federal está sempre garantido. A prova é -- e o Departamento sabe -- que o Governo, quando quis, desapropriou a São Paulo do Paraná, com tôdas as garantias. / Êle pode pretender o que quiser, que está sempre garantido.

No que o Departamento prestou um grande auxílio ao Estado do Paraná foi no fato de afirmar que a Estrada é necessária e que deve ser construída.

O SR JAIME SPINOLA TELICLIJA - Sr. Itagiba, tem alguma coisa a esclarecer quanto ao telegrama?

O SR DR ITAGIBA - Não tenho conhecimento dêsse processo. Penso que não o receberam ainda.

O SR JAIME SPINOLA TELICLIJA - Penso que êsse processo está afeto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Essa é uma questão, se não me engano, de permuta de locomotivas. Parece-se que acabou de chegar ao Departamento. Trata-se de nove locomotivas a vapor e cinco Diesel, para trocar por

cinco Diesel de maior capacidade. Deve ser isso.

O DR ITAGIBA - Chegou há dois dias.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Deve ser. Isto acabou de chegar. Quando vínhamos para cá, o Dr. Itagiba me explicou essa situação.

É evidente que darei inteiro apoio e estudarei o assunto com a maior presteza.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Naturalmente, queria apoiar-se no seu parecer, dizendo que as quatorze locomotivas eram insuficientes, para pedir mais.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Acaba de chegar ao Departamento êsse processo.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Vou amanhã para o Paraná. Por isso interpelei V.Sa. sobre o assunto.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - V.Exa. pode dizer que o processo chegou hoje ao Departamento e que o estudaremos com a possível brevidade.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Continua com a palavra o Sr. Deputado Benjamim Mourão.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Sr. Presidente, estou satisfeito.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA (PRESIDENTE) - Tem a palavra o Sr. Deputado Luís Tourinho.

O SR. DEPUTADO LUIS TOURINHO

- Também que-

ro declarar, Sr. Presidente, que fiquei muito satisfeito com a exposição feita pelo ilustre Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Vejo que esse Departamento realmente está prestando um grande serviço ao Brasil.

Minhas perguntas são de ordem geral. Tenho, por exemplo, uma dúvida no Estado do Paraná, dúvida que já procurei esclarecer, inclusive com a direção da Rede e não o consegui.

Trata-se do seguinte: por que a Rede Viação Paraná - Santa Catarina está gastando tanto dinheiro na variante Joaquim Murtinho - Itararé, quando a nova construção Engenheiro Rei - Itapeva vai dar uma linha em ótimas condições?

O tráfego todo do Norte ou sai direto de Ourinhos ou o que vem de Jacarèzinho vai a Curitiba. Portanto, aquêle Ramal Joaquim Murtinho - Itararé é apenas para servir à produção que está ao sul de Ponta Grossa.

Mas essa produção que está ao sul de Ponta Grossa sairá muito mais facilmente pela Itapeva.

Estamos fazendo duas linhas paralelas, com uma despesa extraordinária para a Rede Viação Paraná - Santa Catarina, não sei por quê.

O SR. JAIME SPINOLA TEIXEIRA - De momento, não posso

É evidente que êsses programas, uma vez iniciados, não podem ser suspensos imediatamente. Há uma certa descrença sobre se uma obra iniciada irá ao fim ou será suspensa na expectativa de que outra venha a substituí-la.

Encontro no Departamento Nacional de Estradas de Ferro muita resistência contra o ato de suspender determinadas decisões, apenas em face de uma possibilidade.

Mas, sobre o assunto, creio que o Dr. Waldetaro está a bem a par dessa questão das variantes.

O SR. MARQUES WALDETARO DA FONSECA - São dois troncos para o sul: o tronco principal, sul, e o tronco secundário, que sobe a linha da Sorocabana e da Paraná - Santa Catarina, os dois considerados necessários pelo Exército. Um apóia o outro.

De modo que a existência do tronco principal sul não pode abandonar o tronco secundário.

O SR. DEPUTADO LUIS TOURINHO - Mas êsses dois troncos vão interceptar-se onde?

O SR. MARQUES WALDETARO DA FONSECA - Eles têm ligação em São Paulo - Itapeva e Ponta Grossa.

O SR. DEPUTADO LUIS TOURINHO - Vão ter contato em Itapeva. O que eu acho é que a partir de Ponta Grossa deveria seguir o tronco principal sul.

O SR. MARQUES WALDETARO DA FONSECA - O traçado da

Paraná - Santa Catarina, em direção a ~~São~~^{Grati} e a Mafra será pelo tronco principal sul, com bitola mista. Mas isso não elimina a linha para Marcelino Ramos, que terá que continuar.

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Mas essa linha Paraná - Marcelino Ramos vem a Ponta Grossa. Mas veja bem V.Sa.: Em Ponta Grossa bifurca outra vez. Há um ponto de contato em Ponta Grossa. Aí bifurcam novamente as duas linhas.

Está bem. Não digo que se tirem as linhas, os trilhos da Joaquim Murtinho - Itararé. Mas gastar um dinheirão daquela maneira, porque a despesa é pesadíssima, é um absurdo.

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Mas a questão é que a linha, como existe, sem a variante, praticamente, hoje não tem mais condições de estrada de ferro.

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Mas ela só servirá em casos excepcionais. Não é certo. Do ponto de vista estratégico, só no caso de destruição do tronco principal sul, porque, do contrário, vai ficar abandonada. Não pode ter tráfego.

A região é zona de criação de gado. Todo o tráfego da linha vem do sul. Vem da zona de Curitiba, ou de Rio Negro, ou da zona de Marcelino Ramos ou de Iguarapuava, Itati etc., zona de madeira.

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Pela linha de Ourinhos mesmo será recebida muita coisa para Itapeva.

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Não. A linha de Ourinhos descarraga tudo por São Paulo.

O SR MARQUES WALDETEARO DA FONSECA - Madeira, não.

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Mas ali não há madeira.

O SR MARQUES WALDETEARO DA FONSECA - E a madeira que vai para Itararé pela Sorocabana?

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Essa de Ponta Grossa entra por Itapeva. Não há madeira no norte. A madeira de lei sai direto por Ourinhos.

Mas voltando ao assunto, acho que estamos fazendo uma despesa exagerada com essas duas linhas.

O SR MARQUES WALDETEARO DA FONSECA - Isso figura no plano, e o Exército defende a existência desses dois pontos.

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO - Já tenho procurado indagar sobre essa situação.

O SR MARQUES WALDETEARO DA FONSECA - Aliás, até Flávio Rêgo já está praticamente concluída a variante.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - V.Sa. conhece a variante?

O SR MARQUES WALDETEARO DA FONSECA - Conheço.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - A variante beneficia todo o perfil de tração?

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Beneficia enormemente.

O SR VASCO FILHO - Talvez seja isso, vamos dizer, o perfil truncado na parte el vade. Não é prática na administração -- nós que já dirigimos estradas de ferro e sabemos -- ter locomotivas junto, ali, para fazer uma tração ou uma recomposição de trem.

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - A redução da extensão daquela variante, na altura de ^{Jaguari} ~~Itapeva~~ parece que reduz de 40% o comprimento real da linha.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Qual a redução em comprimento virtual?

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Deve ser de 160%, aproximadamente.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - É um desses crimes cometidos lá no sul.

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Acompanha a curva de nível.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Aí eu não discuto a melhoria que possa trazer. Mas acho que é uma despesa que poderia ter ficado para mais tarde.

O SR MARQUES WALDEMAR DA FONSECA - Quando começou em Itapeva - Feio, ela já estava muito adiantada.

O SR. DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - É um absurdo.

O SR. MARQUEZ WALDEMAR DA FONSECA - Inclusive nte
do Rio das Mortes - Jaguaraiá já está pronta.

O SR. DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - E há um túne n-
de ali também.

O SR. MARQUEZ WALDEMAR DA FONSECA - Está qu se con-
cluído.

O SR. DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Outro assunto que
o Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro venti-
lou, muito interessante, foi o das variantes.

Já havia até pensado em ver se obtínhamos um fundo
qualquer para estabelecer, no Brasil, o que chamaríamos de uma cam-
panha das variantes, porque é uma questão fundamental.

Vejo que a saída de Curitiba, na linha Curitiba -
Ponta Grossa, ainda num subúrbio de Curitiba, no portão, já a lo-
comotiva tem que vencer uma rampa de 13,5%. Quer dizer, a locomo-
tiva já está barrada na saída de Curitiba.

Eu diria até que é um ponto crucial para a melho-
ria de nossas estradas essa questão das variantes.

O SR. JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É como V. Exa. diz.
Mas tudo é limitado pelas possibilidades de nossos
recursos.

Pedi êste ano, com o nobre Deputado Virgílio Távora,

recursos para a execução de um programa para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com a construção de um número apreciável de variantes.

Só pelo Departamento, pedi a construção de variantes num total de 258 quilômetros, para as estradas do Norte. Além disso, no programa de construções, apresentado pelo Dr. Marques Valântaro da Fonseca, na ocasião, demos para as variantes, grosso modo, uma estimativa de 1 bilhão 590 milhões de cruzeiros, para a construção de variantes nas redes que não são do Departamento.

Quer dizer, nesse grupo estão incluídas a Central do Brasil, Rede Minería de Viação, Nordeste, Paraná - Santa Catarina, tudo isso ~~numa~~ numa realização de variantes, distribuída pelo período de cinco anos.

Nós, do Departamento, reputamos essa questão de variantes de grande importância. Consideramos um ponto crucial.

Temos também no Norte estradas com 4% de rampa. As composições precisam dividir-se em três e quatro, com gastos excessivos de material de tração e ~~pxe~~ com prejuízo para o tráfego.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Temos que nos auxiliar e criar um fundo destinado às estradas. Isso, bem explicado, qualquer leigo vai compreender.

A dificuldade que se apresenta nesses assuntos técnicos é de dar conhecimento aos que não são engenheiros do que po-

de representar uma variante numa rede.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É o aproveitamento do material. Acresce que essas variantes, traduzidas em cruzeiros, representa um aumento de material rodante, num sentido absoluto e não relativo.

Posso, com a variante, dar uma percentagem de aumento num material rodante da estrada, sem gastar divisas para importação.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Estou inteiramente de acôrdo. Realmente, é um ponto fundamental.

Outro assunto que eu desejo referir e que não diz muito com a matéria do Departamento é o seguinte: o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem procurou criar uma mentalidade rodoviária, no Brasil: cursos de extensão, bolsas de estudo, e, inclusive, uma melhoria do ensino rodoviário nas Escolas de Engenharia.

O Departamento Nacional de Estradas de Ferro não poderia provocar uma reação nesse sentido? Porque o que acontece é que o estudo das estradas de ferro nas Escolas de Engenharia está muito descurado.

V.Sa. mesmo deve sentir grande dificuldade em encontrar e novos engenheiros ferroviários, porque há uma corrida para as estradas de rodagem.

Acho que as estradas de ferro devem estar com grande deficiência de engenheiros novos.

O SR JAIRO SPINOLA PRINCEIRA - Retó, realmente, os motivos são vários. Sendo o Departamento Nacional de Estradas de Ferro uma repartição pública, está sujeito ao regime de concurso de Funcionários Públicos para proceder à admissão de pessoal.

Temos um quadro, uma carreira. O preenchimento de um cargo de engenheiro só pode ser feito na classe inicial, que é mal remunerada. As indústrias e as próprias autarquias, que têm independência para pagar melhor, oferecem salários maiores.

De maneira que, realmente, estamos lutando com dificuldades e necessitando de uma renovação do quadro de engenheiros ferroviários.

Mas a par disso, devo dizer que temos grandes engenheiros e ferroviários no Brasil.

Eu não gostaria de aplicar exatamente a expressão "mentalidade rodoviária" ou "mentalidade ferroviária". O meu pensamento é que o transporte terrestre é tão integrado nas suas várias formas, que poderíamos dizer: temos um engenheiro de transportes.

A especificação existente às vezes cria um clima ou um campo oposto na apreciação do problema brasileiro.

Já fiz sentir, na primeira reunião a que compareci, que o ideal seria que se pudesse chegar entre si, nesta Comissão

engenheiros ferroviários e rodoviários a um comum acôrdo, de modo a que se pudesse dizer: aqui, o transporte melhor é o rodoviário, e, ali, o ferroviário; porque, felizmente, na matemática, nós raciocinamos com números e muito objetivamente.

Não deveríamos ter nunca essa dissensão. Mas o que sucede? É que não temos nenhum índice de comparação. Primeiro, pela ineficiência do transporte ferroviário, pelo seu estrangulamento, não no sentido material, mas no sentido administrativo.

A estrada de rodagem está levando uma grande vantagem sôbre a estrada de ferro. Poderíamos equilibrar pelo lado pior? Poderíamos, no dia em que o Govêrno Federal dissesse: o monopólio do transporte rodoviário é meu, e chamasse a si tôda a frota de caminhões para fazer o transporte.

Não ~~xe~~ é preciso ser advinho para ver que chegaríamos a uma situação do custo da Tonelada rodoviária igual ou maior que o da estrada de ferro. Quanto a isso não haveria a menor dúvida.

A estrada de rodagem tem uma flexibilidade de administração particular. O caminhão é individual. Há um chofer e um ajudante. Quando estoura o pneu, o chofer desce do caminhão e vai fazer o consêrto. Tem um interêsse imediato em pôr novamente o caminhão rodando.

Se isso acontecesse com um ~~funcionário~~ público, ês-

te diria: -- não, minha obrigação é guiar; colocar pneu é atribuição de outro funcionário.

Cria-se esta situação. De maneira que não podemos comparar, por falta de dados iguais.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Mas meu ponto de vista não é esse. Apenas acho que as estradas de ferro estão quase paralisadas, por falta de maior propaganda sobre a criação de uma mentalidade ferroviária.

Quando falo mentalidade ferroviária, não discuto o ponto de vista ferroviário ou rodoviário. Também sou de opinião de que o transporte é um só.

Veja-se o transporte fluvial, morto no Brasil, quando a Rússia e a China estão construindo grandes canais. Entre nós, é mais caro o transporte fluvial.

Ainda outro dia demos parecer num projeto, em que se dizia: -- o transporte fluvial, por ser muito oneroso...

É até ridículo dizer-se que o transporte fluvial é oneroso, quando deveria ser o mais barato.

No Rio Grande do Sul, sobre o Rio Jacuí, propôs-se a construção de uma ponte para o tráfego rodoviário. Veja V.Sa.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Compreendo o que V. Exa. quer dizer, de referência ao ferroviário. É que talvez V.Exa.

desconheça a luta do engenheiro ferroviário para obter os recursos para os melhoramentos de estradas.

É evidente que depois de uma luta incessante, de anos e anos, para obter aquêles recursos indispensáveis para melhorar as estradas, cria-se um certo ceticismo e descrença, agravados pela falta de ~~xx~~ renovação do elemento humano.

Não se pode criar cargos iniciais. É uma dificuldade. Essa descrença, reconheço, em certo sentido é consequência da usual desorganização brasileira, principalmente em matéria de serviços que são dirigidos, diretamente, pelo Govêrno.

Não há estímulo. Falta o incentivo. De maneira que os homens são ~~x~~ um pouco desiludidos, e sabem V.Exas. como isto é uma força negativa.

Se não temos ânimo, se não temos esperança, não se pode realizar. Muitas vêzes me bato por uma idéia nova e sinto a reação da parte dêles. Não dizem em palavras, mas sinto nos melhores engenheiros: "êle não está sabendo que essas coisas não se conseguem".

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Mas essa descontinuidade administrativa também é responsável.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É uma luta titânica a do engenheiro ferroviário. Qualquer Diretor de Estrada luta com grandes dificuldades.

Vejo pelo Departamento. Solicita-se melhoria, solicitam-se verbas. É preciso atender a isto, atender àquilo, e nós vamos sentindo êsse amorfo, que, no final, é a nossa organização administrativa, onde não se encontra apoio nem resistência. É como se estivéssemos lutando com uma sombra. Não nos dão apoio nem nos oferecem resistência.

De maneira que a luta acaba por falta de combatentes, de um lado, e completo ceticismo, de outro, como se vai criando.~~xx~~
~~xxxx~~ Mas devo dizer a V.Exas. que há um clima novo, que há uma esperança nova.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Estou sentindo, com a presença de V.Sa. aqui na Câmara.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - E se eu pudesse fixar data, diria que isso começou com a vinda da missão americana, da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos. Nós retornamos. E, depois, deu-se o seguinte:

Houve um período, na questão do transporte no Brasil, depois de 1930, em que se admitia que o transporte ferroviário era uma coisa obsoleta, que devia ser abandonado. Havia grande esperança no transporte rodoviário, pela sua flexibilidade e pela aparência mais consentânea com a forma de civilização brasileira.

De maneira que houve um grande abandono, por anos

a fio. Depois, a guerra impediu qualquer melhoramento.

Logo em seguida à guerra, o Departamento se movimentou. Na ocasião, era Diretor Geral o sr. Dr. Artur Pereira de Castilhos, que foi um grande ferroviário, um homem muito inteligente, que se esforçou muito.

Mas nós dependemos do Governo para tudo: para o carvão, para a concorrência, para a lenha etc. Dificulta também a administração o sistema de concessão de verbas, cada uma isolada da outra.

Sobra verba em dormentes, mas não posso aplicá-la em outro setor. Isso cria um situação de certo ceticismo.

Tenho a impressão que êste está sendo vencido. Há mais confiança, atualmente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - V. Sa. precisa apresentar sugestões.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Apresentei uma emenda ao Orçamento sobre a transferência de uma verba da Marinha para o tronco principal sul. É uma verba de 500 milhões de cruzeiros.

O SR JAIME SPINOLA TRIXEIRA - Devo confessar que não tenho conhecimento. É do Fundo Naval?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Não é do Fundo Naval. É uma verba que a Marinha tem para gêneros de alimentação e

artigos para fumes. O Exército tem 1.500 contos, e a Aeronáutica, 32 mil contos. A Marinha aparece com 600 milhões de cruzeiros. Apresentei essa emenda transferindo 300 milhões para o Departamento principal sul.

Aliás, procurei obter o apoio das Bancadas do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina, do Paraná e de São Paulo.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Para o exercício vigente?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Não. Para o exercício do próximo ano.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não teria havido um engano?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Não. É que a Marinha tem um standard de vida diferente do Exército. Essa verba, o ano passado, era de 400 milhões e passou para 600 milhões.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Evidentemente gostaria de ter mais verba a para as estradas de ferro.

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Essa já proposta já foi discutida.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - V.Exa. deseja formular mais alguma pergunta ao Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro?

O SR DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - Estou satisfeito,

Sr. Presidente.

Congratule-me também com esta Presidência pela presença a esta Comissão do eminente Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Peço a palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Pois não.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Desejava esclarecimentos a respeito daqueles 20% na diferença dos ágios, que a Lei manda dar para as estradas de ferro; 80% para o Departamento.

Queria saber o montante dessa receita e se o Departamento já recebeu êsse dinheiro.

O SR. JAIME S. INOLA TRIXEIRA - Não, Sr. Deputado. Aliás, quando foi votada essa lei de ágios, era eu Deputado nesta Casa, e a recebi com muita satisfação, dando-lhe o meu apoio, porque visava, sobretudo, o aumento da produção.

Sou de opinião que o fato maior que se pode alegar para o aumento da produção, no Brasil, é o transporte. Mas devo dizer que não tenho conhecimento que tenha vindo alguma coisa para o transporte.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Agradeço a V.Sa.

Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o Sr. Deputado Saturnino Braga.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Sr. Presidente, sobre o assunto parece que esta Comissão já fez até um requerimento de informações ...

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Exato. Já foi respondido.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - A Lei nº 2.698 alterou a Lei dos Ágios.

A Lei dos Ágios determinava que a receita dos ágios fôsse aplicada: 1º - em bonificações para as exportações; 2º - na liquidação de operações de crédito efetuadas pelo Banco do Brasil etc. (refere-se àquelas operações de crédito do algodão etc.); 3º - no financiamento agrícola.

A Lei nº 2.698 alterou essa distribuição, colocando o financiamento agrícola em quarto lugar e introduzindo um terceiro item: -- que 30% da receita dos ágios sobre o petróleo e seus derivados fôssem entregues ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para terem aplicação de acôrdo com a Lei 2698.

Essa aplicação, como esclareceu o Deputado Vasco Filho, é em parte destinada às estradas de ferro.

Daquele total correspondente a 30% da receita dos ágios, 80% se destinam ao chamado Fundo de Pavimentação, e 20% --

20% dos 30% — seriam aplicados, especialmente, na substituição de ramais ferroviários deficitários.

O SR JAIME SPINOLA TRINDADE — Nesse sentido não designamos dois engenheiros para entrarem em entendimentos com o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

O SR DEPUTADO MARTINHO BRAGA — Estou a paz, porque venho acompanhando tudo isso.

Mas vou continuar a esclarecer.

Portanto, aí existe, realmente, uma receita correspondente a 20% de um total, que deve ser destinada à substituição de ramais ferroviários deficitários, sendo que a Lei autoriza até o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico a efetuar operações de crédito, baseado nessa receita.

O ano passado esses ágios sobre combustível, de acordo com informações que obtive, publicadas pela Carteira de Câmbio, montaram a 9 bilhões ^{milhões} 208 mil 991 mil e 762 cruzeiros.

Nessas condições, supondo que a receita de 1956 seja igual à de 55, deveria então caber às estradas, para substituição de ramais ferroviários deficitários, 552 milhões de cruzeiros.

Mas o que ocorre? Esta Lei, que entrou em vigor em 1º de janeiro deste ano, primeiro necessitou ser regulamentada. Demorou um pouco etc., mas acabou saindo a regulamentação da lei.

Quando saiu a regulamentação da Lei, a Carteira de

Câmbio do Banco do Brasil levantou uma dúvida sobre a interpretação e nesse sentido fez uma Exposição do Sr. Ministro da Fazenda, propondo fosse aquela Carteira autorizada a entregar, por adiantamento, a receita dos ágios, porque, dentro do espírito, vamos dizer, rígido da lei, ela teria que aguardar uma coisa que já estava praticamente liquidada, mas que, na realidade, não o estava em face da burocracia.

O SR JAIMÉ SPINOLA TEIXEIRA - Para apurar depois as percentagens.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - A própria Carteira de Câmbio é quem sugeriu que, por adiantamento, o Ministro da Fazenda autorizasse a entrega da importância ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

O Sr. Ministro da Fazenda fez o seguinte: nessa exposição preliminar, autorizou a entrega, até 31 de maio de 1956, quer dizer, limitou o prazo da entrega. É realmente o Banco do Brasil recolheu ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico a parcela da receita até 31 de maio, que correspondeu a um total de trezentos e tantos mil contos.

Desses trezentos e tantos mil contos, 20% se destinam aos ramais ferroviários. Conseqüentemente, devem existir no Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico sessenta mil contos para isso.

O Sr. Ministro da Viação, aliás, por sugestão minha, fez novo Aviso ao Sr. Ministro da Fazenda, pedindo que essa entrega fosse automática e não ficasse limitada até 31 de maio, — naturalmente, aí poderia, então, contar com a receita — e este Aviso do Sr. Ministro da Viação ainda não teve solução por parte do Sr. Ministro da Fazenda.

Foi feito há cerca de quinze dias, e até hoje não teve ainda uma solução definitiva.

De forma que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico só recebeu aquela importância.

Posso, portanto, assegurar a V. Sa. o seguinte: a V. Sa. se dirigir ao Banco, nos termos da lei, lá deve encontrar uma importância destinada ao Departamento.

Quero salientar o seguinte: êsses trezentos e tantos mil contos foram recolhidos em duas parcelas: uma primeira, de 148 mil, e uma segunda, de mais 200 e tantos mil contos.

Há portanto, no Banco, para substituição de ramais ferroviários deficitários mais ou menos 60 mil contos. Não sei exatamente qual a importância. Mas a tendência é que venha ^paumentar, para o futuro.

A substituição dêsses ramais, pela própria lei, deve ser feita em cooperação entre o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por-

que são os dois interessados. Congita-se em transformar um ramal ferroviário deficitário em uma estrada de rodagem.

O SR JAIMÉ SPINOLA FERREIRA - Com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico tivemos até agora um empréstimo para as estradas, em geral, de quatro bilhões 942 milhões de cruzeiros, em números redondos, 462 milhões 299 mil e quarenta.

Até o mês passado era base o total dos empréstimos dados pelo Banco às Estradas de Ferro. Na programação para esses cinco anos, o Banco pretende emprestar mais sete bilhões. É um financiamento.

Porém, nesses sete bilhões, está incluída a parte em dólares, que é num total de 62 milhões de dólares, correspondendo a três bilhões, 410 milhões de cruzeiros. De maneira que reduzirá mais ou menos para três bilhões e meio, o que dá um total de financiamento, como está previsto, — pode ser que venham outras recourses e outras operações se façam, como é esperada agora a do trigo — atingirá a oito bilhões e meio, dos quais, praticamente, cinco bilhões já foram emprestados.

Estou com muita esperança nesse problema muito em pauta e, me parece, em vias de solução, a chamada operação do trigo: compra do trigo americano, ficando o dinheiro no Banco, para pagamento em quarenta anos.

Se isto se der, realmente poderá se dar uma melhoria

de vulto para os nossos ex transportes.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Além disso, o Govern-
no deverá enviar mensagem ao Congresso Nacional, aumentando a tri-
buição sobre combustíveis.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Justamente.

O SR DEPUTADO SATURNINO DE BRAGA - E nesse aumento
está previsto que 10% serão destinados ao programa ferroviário.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Estou de posse de um
Relatório de um grupo de trabalhos do Banco sobre a revisão do im-
posto sobre combustíveis, como o Relatório do Grupo Informal sobre
transportes ferroviários.

O que ressalta de tudo isso é que o Governo está em-
penhado em procurar uma solução e não se encontra mais na situa-
ção que chamo de assistente; não está mais omissa em relação ao pro-
blema.

Quer dizer, o problema chegou a tal gravidade que
exigiu que o Governo entrasse em campo, com providências de maior
vulto do que as orçamentárias.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Como V.Sa. muito
bem salientou, a base de tudo é a Rede Ferroviária Nacional.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Sim, é a Rede Ferroviá-
ria Nacional.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - A base desse esfôr-

ço do Governo, a que V.Sa. se refere, que existe de fato, é a criação e instalação da Rede Ferroviária Nacional.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Antes da chegada do nobre Deputado, já havia apelado para os senhores membros desta Comissão, porque estou prevendo que voltará à Câmara, em virtude de emendas do Senado, para o mais rápido andamento possível da Lei, porque estamos numa situação muito difícil.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - O Regimento atual prevê a designação de uma Comissão Especial, para apreciar as emendas do Senado.

O projeto não voltará mais às Comissões. Essa Comissão Especial é geralmente formado pelos Relatores das várias Comissões por que tramitou o projeto.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não era assim ao tempo em que fui Deputado nesta Casa.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Agora uma Comissão Especial dá parecer sobre as emendas recebidas, pelo Projeto, no Senado.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Isto, naturalmente, dá esperança de uma tramitação muito mais rápida.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem

a palavra o Sr. Deputado Celso Murta.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Sr. Presidente, desejo apenas fazer uma pergunta ao Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Cheguei um pouco atrasado e não ouvi o início da exposição brilhando do Dr. Jaime Spinola Teixeira. Todavia, gostaria que S.Ba. nos informasse sobre a situação da Estrada de Ferro Bahia - Minas, em face do plano quinquenal, quanto ao seu prolongamento, tendo em vista duas divergências que são do meu conhecimento: uma, que demanda em direção a Monte Azul, e outra, a Bocaiuva, defendida esta pelo atual Sr. Ministro da Fazenda.

É a indagação que formulo ao Sr. Diretor do DNEF.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Temos, como programa de realizações, na Bahia - Minas ...

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - V.Exa. me permite uma parte? Creio que o nobre Presidente da Comissão de Transportes, Viação e Obras Públicas aceitaria de bom grado um mapa ferroviário, igual ao rodoviário que já possuímos e que se encontra em nossa parede, para ilustrar os trabalhos desta Comissão.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Devo dizer a V.Exas. que, ao entrar nesta Comissão, me dirigi ao Dr. Araújo Lima, pedindo-lhe ~~que~~ que mandasse fazer um desses mapas, para colocá-lo na minha sala, nessa mesma escala e assim como estão estes, para dar uma

idéia exata do programa ferroviário.

Não sabia que V.Exa. desejava um igual. Desde já encarrego o Dr. Araújo Lima de mandar fazer dois, destinando-se um a esta Comissão.

Mas, respondendo ao nobre Deputado Celso Murta.

O nosso pensamento na ligação Bahia-Minas é o seguinte: temos a ligação de Araquai - Montes Claros, que está no plano de Viação Nacional, mas pretendemos e propusemos a ligação de Argolo a Colatina, afim de termos uma linha ferroviária atravessando as zonas ricas do Norte do Espírito Santo e Sul da Bahia.

De maneira que no Plano de Viação Nacional, além da Araquai - Montes Claros, estamos sugerindo uma ligação de Argolo a Colatina.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Essa ligação de Argolo a Colatina ainda não está incluída no plano geral?

O SR JAIME SPINOLA T. INEIRA - Não. É proposta do Departamento.

É uma ligação muito necessária, e até Itabuna, uma estrada que acompanhe as zonas mais ricas que temos, do Espírito Santo até a Bahia.

O nobre Deputado Saturnino Braga conhece bem, porque discutimos sobre essa ligação.

O SR DEPUTADO SATURNINO BRAGA - Exatamente.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Tenho para mim que essa é uma das grandes zonas ainda inexploradas do país, êste sul da Bahia Minas.

Com o empréstimo à Bahia Minas queremos terminar aquêla variante de 43 quilômetros, e obter lá 5 mil toneladas de trilhos, 205 mil dormentes, 68 quilômetros de lastro, 8 carros de passageiros, 30 vagões, 45 vagões-plataforma, substituição de freios automáticos em 140 vagões, reforço de pontes e pontilhões necessários, e mais as locomotivas Diesel, em número, provavelmente, de seis.

Isso é programa. Não temos ainda os recursos, mas estamos trabalhando para obtê-los.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Mas isto está incluída no plano quinquenal?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - No plano quinquenal, para a Bahia Minas, temos substituição de 162 quilômetros de trilhos, substituição de 205 mil dormentes, empedramento de 580 quilômetros, realinação de 39 quilômetros de variantes etc. .. Consta aqui do mapa.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Êsse mapa será publicado no Diário Oficial e em separado.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Ainda: 7 locomotivas Diesel, 12 carros de passageiros, 126 vagões de carga, 143 conjuntos

de frete para equipamento.

Se realizarmos isso, nós realmente teremos feito alguma coisa. Está apenas dependendo de recursos.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Desejo mais um esclarecimento. Parece-me que, por iniciativa do próprio Departamento Nacional de Estradas de Ferro, se procedeu ao início do estudo do prolongamento a partir de Araguaí, tendo chegado a atingir certa quilometragem.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Permita-me, nobre Deputado.

Há uma emenda apresentada, com a colaboração minha, pelo eminente Deputado Clemente Medrado sobre Araguaí - Montes Claros. Já existe um estudo antigo do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de Araguaí até quase Bocaiuva, na cabeceira do Jequitinhonha, e uma fase paralela de Montes Claros.

De forma que ficou estabelecido -- consta do Orçamento verba específica para esse estudo -- que se faça um estudo ^{uma estrada} diretamente de Araguaí, subindo o outro afluente do Jequitinhonha, passando atrás da Serra, para Montes Claros. Os mineiros, não sei se V.Exa. é também daquela zona, preferiram Montes Claros, mais ao Norte, ^{antigo} ~~antigo~~ Tremendá.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Defendo a necessidade do prolongamento da Estrada de Ferro. É uma ferrovia inteiramente isolada do Plano Nacional de Viação.

Não há nenhuma articulação. Além da sua deficiência natural, mais esse fator contribui, evidentemente, para maior desaproveitamento dessa minha terra. A articulação com o Plano Nacional transformará inteiramente a ferrovia.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA -
/A ligação Araçuaí - Montes Claros não é só necessária,

como imprescindível para a ligação chamada Leste - Bahia, porque a Bahia Minas se integrará, como a Noroeste, com a Leste Brasileiro numa rede só.

Essa ligação é indispensável. Não podemos, porém, programá-la nesse plano de cinco anos, ~~porque~~ em virtude da limitação dos recursos de que dispomos.

É obra muito custosa e temos determinação de não iniciar obra alguma sem ter, pelo menos, 30% no Orçamento. Não devemos iniciar serviços sem termos uma previsão de tempo.

Acabemos de vez com este ~~maquinal~~ sistema que vínhamos adotando de levar quatorze e quinze anos, construindo cinquenta ou sessenta quilômetros de estrada de ferro. Não é possível continuar assim.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Só se pode louvar essa programação.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não sabemos se não poderemos iniciar a estrada, mas está no Plano de Viação Nacional. Está considerada como estrada cuja construção é uma necessidade.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Agradeço a V.Sa.

Estou satisfeito, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Tem a palavra o Sr. Deputado Antonio Baby.

O SR DEPUTADO ANTONIO BABY - Permita o Sr. Jaime Spinola Teixeira que um modesto ferroviário faça uma pergunta, apenas para orientação, a título de esclarecimento.

Nós, da velha guarda, costumamos colocar-nos sempre ~~na~~ ^{em} posição respeitosa, em relação aos nossos chefes. Mas estamos ligados a um movimento ferroviário de grande envergadura, com referência ao Projeto 171/55, que se encontra no Senado, o qual, como nos disse V.Sa. há poucos momentos, iria receber algumas emendas, voltando à Câmara.

É, ilustre Diretor, única e exclusivamente para uma orientação sincera para os ferroviários, que gostariam de ouvir a palavra autorizada de V.Exa., que desejo êsse esclarecimento.

Nós ferroviários entendemos que já demos um passo ~~n~~ pela nacionalização das Estradas de Ferro do Brasil. O projeto, da forma em que foi encaminhado, visa voltar atrás, transformando em sociedades anônimas as ferrovias da Nação.

Entendemos nós, como ferroviários, que isto é prejudicial à própria segurança nacional, e, por êste motivo, Sr. Diretor, é que julgamos deva ser oferecido um substitutivo ao projeto

em andamento, no sentido de ser criada a Rede Ferroviária Federal, constituindo-se um Conselho de ilustres engenheiros para orientá-la.

Essa Rede Ferroviária Federal seria subdivida em Divisões, a exemplo do que disse há pouco V.Sa., quando sugeriu a criação de uma Rede no Leste ou no Norte, subdividida em setores.

É sobre esse ponto que desejamos o esclarecimento de V.Sa., para orientação sã dos nossos velhos companheiros das ferrovias da União, e agradeço a atenção que dispensou a este modesto ferroviário da Rede Viação Paraná - Santa Catarina.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O pensamento do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, com referência ao projeto atualmente no Senado é que o mesmo carece de algumas emendas, para que se torne exequível.

Nesse sentido, fizemos um estudo e já o apresentamos ao Ministério da Viação, onde, realmente, outros economistas estão igualmente ~~trix~~ cuidando do assunto, a fim de fazer a adaptação, dentro do possível.

Temos que ~~xx~~ nos subordinar, evidentemente, à orientação do Congresso Nacional, que é soberano na programação da lei. Os detalhes da lei, da correção e do seu funcionamento a que demos o nosso ponto de vista, dependerão muito do voto esclarecido dos senhores Deputados.

Devo também acrescentar que não reputo seja peri-

gosa à segurança nacional. De forma alguma, porque, se houvesse perigo, êste seria insignificante.

Devemos ter presente que temos uma Cidade da importância do Rio de Janeiro com a Light, que nem sequer é sociedade anônima, como serão as ferrovias, com a grande maioria de ações nas mãos do Govêrno.

Temos várias outras organizações, realmente importantes para a segurança nacional, em que não temos nem um décimo do que o Govêrno irá ter na Rede Ferroviária Federal.

A criação dessa Rede destina-se, principalmente, à possibilitar mais elasticidade na administração e na organização dos serviços. Mas o Govêrno terá uma parte preponderante, absolutamente preponderante, porque não são admitidas ações para estrangeiros, nem mesmo ações em nome de particulares.

De maneira que, quando o acionista não for o Govêrno, diretamente, o será por intermédio de organizações paraestatais, contribuições de Institutos, de Bancos etc., que são, de certa forma, o próprio Govêrno.

É a única forma que temos para libertarmos a organização administrativa brasileira, que está perturbando e dificultando tanto a execução de um serviço que se atue tanto a uma indústria, como o é o das ferrovias.

Temos, por exemplo, Volta Redonda, que não é do Go-

vêrno. A Hidrelétrica não é do Govêrno. Mas são organizações que têm mobilidade; são constituídas em sociedades independentes.

Poderíamos admitir que Volta Redonda pudesse tomar uma atitude que oferecesse perigo à segurança nacional, ^{não} por ser um órgão enquadrado no Govêrno? Não. Volta Redonda não é um órgão enquadrado no Govêrno, mas é do Govêrno.

Como a Hidrelétrica de Paulo Afonso, não é do Govêrno, mas é do Govêrno, pela preponderância oferecida pela maioria das ações que o Govêrno possui.

O sucesso de Volta Redonda, como o da Hidrelétrica, faz-nos prever que teremos êxito com a Rede Ferroviária Federal que nos libertaremos dessa grande dificuldade de ordem administrativa, que está encarecendo tão fortemente o transporte ferroviário.

É evidente que essa lei voltará emendada do Senado e esperamos uma contribuição da inteligência, da competência e da capacidade dos senhores deputados, no sentido de tornarem-na executável.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - V. Sa. disse muito bem na última sessão: a simples mudança de nome não fortalecerá uma organização industrial dessas.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Exata Exato.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - O principal objetivo é dar flexibilidade administrativa às Estra-

das de Ferro; unificá-las.

Pergunto: Não se poderia dar essa mesma flexibilidade administrativa sem se lançar mão dessa transformação em sociedade anônima? Não seria isso possível apenas criando-se a Estrada de Ferro Nacional, com ampla liberdade, como verdadeira autarquia, reformando-se a legislação existente sobre tarifa etc?

Tenho para mim, Dr. Jaime Spinola, que se obteria essa mesma flexibilidade sem transformar-se a ferrovia nacional em sociedade anônima.

Poderia haver a unificação das estradas, uniformização de todo o material etc., sem a transformação em sociedade anônima.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Como? Por exemplo?

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Em autarquia, em órgão paraestatal. Daria uma grande independência.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas sem uma cabeça só, não é possível.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Mas é uma só cabeça. Haveria unificação de todas as estradas de ferro, com uma mesma estrutura.

Mas quero também mostrar os inconvenientes que encontro, à margem da exposição do ilustre Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Presentemente, muitas estradas de ferro estão desempenhando um trabalho arrecadador e fiscalizador, economizando número de funcionários, dinheiro etc., como é o caso da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que executa realmente aquelas duas funções.

O SR. DEPUTADO BENJAMIM MOURÃO - A Viação Férrea do Rio Grande do Sul está com um deficit muito grande.

O SR. PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - A União, os Estados e os Municípios valem-se desse organismo para fiscalizar, inclusive, a exportação de produtos etc, tarefa que é executada pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Haverá o inconveniente da sindicalização indiscriminada. Com a sociedade anônima haverá a sindicalização, que, atualmente, pela Constituição, é ~~proibida~~ proibida aos servidores públicos. Teremos greves frequentes em maior número.

Outro inconveniente: ter-se-á que admitir a falência. Como disse V.Sa., por trás estaria o Governo. Mas se o Governo estiver sempre influenciando, não se libertarão as ferrovias totalmente do Governo, e, assim, continuarão na dependência das verbas, da orientação e do controle do Governo, mesmo transformadas em sociedade anônima.

Quer dizer, não será sanado pela transformação em
 sociedade anônima, ~~o problema administrativo.~~
 o problema administrativo.

O problema tarifário continuará a ser controlado ou

não pelo Departamento?

O SR JAIME SPINOLA TRINHEIRA - O Departamento Nacional de Estradas de Ferro passará a ser órgão de cúpula e determinará as normas para tôdas as estradas de ferro do Brasil, as da Rede Ferroviária e até as que não sejam incorporadas, como as particulares.

Determinará as normas a seguir, mas apenas como órgão de cúpula, ficando a cargo ainda do Departamento as construções das estradas de ferro.

Quanto à arrecadação, não vejo por que não possa ser dada a essa organização. Alias, êsse é um ponto sobre o qual muitas ferrovias se queixam, porque o que está sucedendo no Brasil é que as mercadorias que vêm pela estrada de rodagem nada pagam. Sendo as estradas de ferro obrigadas a cobrar, o produto ficará onerado.

De fato, essa cobrança deveria independêr das Estradas de Ferro. Deveria caber às Coletorias ou órgãos competentes, ficando livres da cobrança as Estradas de Ferro.

Quanto aos Sindicatos, trata-se de uma conquista social que não podemos evitar. A questão é orientar os trabalhadores num bom sentido.

Não podemos também evitar o direito de greve. Todos o têm. São conquistas sociais que já estão superadas. São direitos

adquiridos, mas, de certa forma, muito menores do que direito. materiais que possuem de salários, inamobibilidade etc.

Por que a flexibilidade administrativa? Citei os casos de Volta Redonda e da Hidrelétrica. Tanto uma como outra podem contratar um técnico, em qualquer lugar, para melhorar os seus serviços.

Nós não podemos. Uma organização do Governo possui apenas o pessoal do Quadro. Não pode chamar um técnico que peça, digamos, trinta ou quarenta mil cruzeiros por mês, para trabalhar. Não tem recursos e não pode contratá-lo. E assim essa questão de pessoal vai-se agravando, porque não temos elemento humano e não se pode compensar imediatamente.

De maneira que em toda essa situação a mudança de nome tem certo sentido. Quando disse, na última sessão, que não é só mudança de nome a questão, quis referir que não dará resultado algum criarmos uma Rede Ferroviária Federal e entregarmos um monte de ferro velho, para que ele produza.

É preciso inversão de recursos, para que ela possa florescer. Nem Volta Redonda nem a Hidrelétrica foram feitas sem dinheiro.

Depois então que estiver realmente funcionando, organizada e equipada, a administração terá grandes importâncias para a recolher. O fator material é muito importante.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - As estradas são obsoletas, tôdas elas.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Exato.

Como afirmei da vez passada, se eu pegasse Einstein e o deixasse numa sala, sem lápis e sem papel, não produziria coisa alguma, porque o material para Einstein é o lápis, o papel e a sua cabeça.

Para a estrada de ferro é a locomotiva, o vagão etc.

A estrada de ferro tem uma feição de indústria. E não se pode operar numa estrada de ferro, como operamos com um servidor público.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Estou cem por cento de acôrdo.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Como já disse hoje aqui, somos obrigados a admitir um salário mínimo para um trabalhador, de Cr\$3.800,00, e para um ferroviário, Cr\$8.000,00. São êsses paradoxos que não se podem evitar.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Estou de acôrdo com todos êsses pontos de vista, menos com aquêle que V.Sa. defende de que fora da mão do Estado estará salva a estrada de ferro.

Não acredito. O futuro é que no-lo dirá.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não vamos ser tão

da DNEF: se continuar sob o contrôlo estatal do Departamento Nacional de Estradas de Ferro o problema tarifário não vai criar dificuldades à sociedade anônima? Porque, se houvesse flexibilidade, as estradas de ferro, como por exemplo a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, estariam em excelentes condições.

Também se o problema do combustível continuar no mesmo pé em que se encontra, o Governo Federal impondo a sua vontade, obrigando ao consumo do carvão pobre, — é interessante sob o ponto de vista social, mas é nocivo às estradas de ferro — se continuar a mesma coisa, a simples transformação em sociedade anônima não resolverá o problema.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - É evidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Se fossem retirados êsses ônus, mesmo que não se transformasse em sociedade anônima, uniformizando-se o traçado, através de um organismo específico, o que sempre preconizei, ainda quando Deputado Estadual, na Assembléa Legislativa do Rio Grande do Sul, acho que chegaríamos a resultados excelentes.

O que desejo aqui, Dr. Jaime Spinola, é ressaltar que os nossos engenheiros administradores são excelentes, são extraordinários e vêm desenvolvendo um esforço que nenhum particular seria capaz de realizar.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Mas justamente a pró-

pessimistas.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Há ainda o problema das greves. Quando vier a sindicalização, não haverá oito greves em quinze anos. Haverá trinta.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não sejamos tão pessimistas, Sr. Presidente.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Continue a perguntar ao eminente patriótico e já querido amigo, Dr. Jaime Spínola Teixeira: e o problema das tarifas?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - O das tarifas é um problema que tem que ser pôsto na sua posição exata. O usuário deve pagar tarifa, mas não deve pagar os defeitos de administração das estradas.

Não posso exigir que o usuário pague mais porque eu administro mal, porque o material é velho, porque o tráfego é encarecido porque eu o faço caro.

Teremos, primeiro, que estabilizar a estrada; dar o produto realmente por preço acessível, para elevar a tarifa a êsse preço.

Temos que estabelecer que o usuário pague a tarifa. Mas, antes de chegar a êsse ponto, temos que atualizar as estradas, para que elas produzam um preço barato.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Dr.

Jaime Spinola, penso que através de uma reforma legislativa inteligente, com a colaboração do Legislativo com o Executivo, chegaríamos a resultados muito mais favoráveis que a simples transformação em sociedade anônima.

É certo que um cidadão não deve pagar uma tarifa alta, devido às mazelas, aos desmandos dos maus administradores. Mas, se levarmos em consideração que o Governo Federal obriga as Estradas de Ferro brasileiras a manterem ramais estratégicos, a consumir um combustível pobre em teor calorífico e rico em cinzas, como é o carvão nacional, e a uma série de coisas ditadas por leis federais, vamos ver que não dependerá da administração aquela tarifa alta.

Por exemplo, o Rio Grande do Sul...

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Mas são erros do Governo.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - E aqui quero fazer ressalva do pessoal do Rio Grande do Sul. Temos excelentes técnicos, excelentes administradores, mas obrigados a manter ramais estratégicos, obrigados a consumir combustível pobre e a uma série de ônus que lhe são impostos.

Uma reforma legislativa corrigindo êsses erros daria ótimos ~~resultados~~ resultados.

Desejo perguntar agora o seguinte ao eminente Diretor

pria lei prevê certos casos como êsse. Por exemplo, na construção de ramais deficitários, será estudada a situação do ramal. Se o Governo exigir a ^{determinada} construção dêsse ramal, por conveniência, terá que pagar à Rede Ferroviária Federal o deficit criado pelo ramal.

Por outro lado, não podemos cobrar dos usuários pelos erros cometidos. Não devemos cobrar. Por exemplo, nas estradas de Norte, onde o transporte por tonelada-quilômetro custa nove cruzeiros ao Governo, não podemos cobrar isso.

As estradas de Norte serão deficitárias por longo tempo, porque a sua função é de desenvolvimento regional. Há um lucro indireto para o Governo.

Mas no caso de Sul, essas estradas têm uma situação diferente. O Governo é que deve ser responsável pelos erros e pela sua omissão.

Uma estrada subordinada diretamente ao Governo apresenta uma série de defeitos e torna difícil a sua administração. É evidente que há muito maior flexibilidade com a Rede. Será uma organização com um balanço, com acionistas etc.

Se o Governo exige que a estrada consuma um carvão pobre, terá então que compensar com um benefício, para que possa ser mantida a exploração industrial. Sem isso não é possível.

Essa questão da tarifa eu reputo muito delicada.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Se eu entendo que o usuário deve pagar tarifa, a contra-partida é a estrada fazer essa tarifa pelo menor custo possível. A fixação da tarifa da estrada de ferro deve ser a do real custo industrial.

Se houver influência política, erros ou intervenção do Governo, o usuário não é mais obrigado a pagar aquela tarifa, com prejuízo seu.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Permite-me, Sr. Diretor. Criada a Rede Ferroviária Federal, a tarifa deverá ser uma só?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Não será. Não pode ser. Tem que atender várias condições: locais, de distância etc.

Sou até favorável a uma base de padrão variado numa mesma estrada. Por exemplo, a Estrada de Pernambuco possui três linhas para o interior: uma, para o Norte, uma outra para o Sul, e uma terceira, para o Centro. Sou de opinião que se deveria atender aos casos especiais de cada uma dessas linhas.

Devemos dar a maior flexibilidade possível, nessa questão de tarifas.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - O que não há, atualmente.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Sou profundamente contra essa lei de âmbito nacional, porque o Brasil não é um país; é um continente, com uma diversidade extraordinária. É preciso a-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

tender a esse fator.

O SR DEPUTADO - O que existe no Funcionalismo é receio da falta de segurança.

O SR JAIME SPINOLA FERREIRA - Mas na lei está previsto que o quadro do pessoal será mantido, com todos os seus direitos.

Na minha opinião, acho até esses direitos excessivos, mas foram estabelecidos em lei. Já são direitos adquiridos.

Durante certo tempo, por esta lei, o funcionário terá um período, não me lembro agora se de três ou seis meses, para optar pela continuação no seu Quadro ou pela transferência para os quadros da Rede.

Se continuarem no seu Quadro, que deverá ser futuramente extinto, continuarão com todos os direitos que têm hoje. Se passarem para os quadros da Rede, talvez não tenham tantos direitos, mas perceberão, parece, uma compensação monetária.

Hoje não posso conseguir um bom técnico, encarregado, por exemplo, para chefiar o tráfego de uma estrada de ferro de vulto, se não pagar, no mínimo, quarenta ou cinquenta mil cruzeiros. Se esse técnico tiver que ser admitido na carreira, como é hoje, deverá começar pela classe inicial, mal remunerada. Não é possível.

Os que quiserem continuar e não desejarem passar a funcionários da Estrada, não podem ter essas bonificações, porque

CÂMARA DOS DEPUTADOS

no dia em que eu pagar mais quinhentos cruzeiros a um funcionário, digamos até, por engano, no outro mês ele terá direito àqueles quinhentos cruzeiros, e mais por toda a vida.

Os atuais empregados terão todas as garantias que possuem hoje e todos os direitos. Mas eu desejaria que se ampliassem mais os deveres.

O SR DEPUTADO

- Criando-se a Rede

Ferrovial Federal, e acabando essa parte de burocracia que existe hoje, não melhoraria o transporte ferroviário em mais de trinta ou quarenta por cento?

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Penso que melhorará

bastante, principalmente a questão de tráfego mútuo, e uma série de outras coisas.

Infelizmente, no Brasil, não há um entendimento entre os órgãos do governo ~~esparticular~~ como existe entre os particulares. Um Diretor de uma indústria dirige-se ao Diretor de outra, pede emprestado uma coisa e depois a restitui. Há troca de material etc.

Os órgãos do Governo isolam-se num ambiente fechado, aumentando as dificuldades. Há diretores que, evidentemente, não cedem vagões a outra estrada, porque pode haver demora na substituição etc. Outros não quer deixar/sua ^{ir} locomotiva. De um modo geral, cada um fica isolado no seu setor, fechado, quando o nosso interesse é amplo, e um interesse nacional.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO

- Sr. Presidente, es-

tando já um pouco tarde ...

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Que-

ro apenas dar a palavra ao nobre deputado Antônio Baby. Vou abster-me de formular perguntas.

O SR DEPUTADO

- ... e o assunto da

transformação em sociedade anônima é de tal relêvo que me parece deveria o Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro retornar a esta Comissão, em outra reunião, para continuarmos o debate.

O SR DEPUTADO ANTONIO BABY - Proporia o adiamento

da discussão para outra oportunidade, quando ~~retornaria~~ retornasse a esta Casa

~~o~~ projeto que transforma as estradas de ferro em sociedade anônima.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Da-

do o adiantado da hora, e tendo o Sr. Deputado Antonio Baby ~~retornado~~ ^{suge-}rido que ^{se fizesse} ~~retornasse~~ a discussão do assunto/em melhor oportunidade, quando voltasse à Câmara o projeto que transforma as estradas de ferro em sociedade anônima, consulto aos demais colegas se estão de acôrdo com a proposta. (Pausa)

Havendo todos os membros presentes da Comissão concordado, adiaremos a discussão do assunto para outra oportunidade.

Dr. Jaime Sincla Teixeira, continuamos muito satis-

feitos com o prezado patricio e eu, que estava entusiasmado com o programa que havia feito, vejo que hoje não teremos tempo para discuti-lo.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Terei muito a perder em discutir o assunto na ocasião em que V.Exas. acharem propícia.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) Não faltará ~~oportunidade~~ oportunidade. Pretendo mesmo ir conversar com V.Sa., no Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Queria apenas fazer um apêlo ao eminente Diretor, no sentido que examine os trabalhos que estão sendo executados pelos fiscais dos diversos Distritos de Estrada de Ferro, particularmente, o do Rio Grande do Sul, Estado que represento.

Outro apêlo é de que, na sua política administrativa, sejam as verbas empregadas de maneira maciça -- aliás, é a orientação de V.Sa. -- a fim de que possamos concluir as obras mais importantes das nossas estradas de ferro, ao invés de pulverizar essas ~~obras~~ verbas, sendo obrigados, portanto, a contemplar obras quase que seculares, obras de igreja.

Vejo que a orientação de V.Sa. é inteligente e coincide com a nossa.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Conforme disse aqui, estamos do mesmo lado.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - E-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

xatamente.

Esperamos, Dr. Jaime Spinola Teixeira, sugestões do seu Departamento, ou seja, melhor especificando, de V.Sa. e dos seus brilhantes auxiliares, a fim de que esta Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas possa realizar êsse programa que estou procurando desenvolver, nesta Presidência, para maior entrosamento do Executivo com o Legislativo.

Temos a convicção de que ~~nada~~ nada de sério poderemos realizar, sem êsse entrosamento entre êsses dois grandes poderes: legislativo e executivo, os dois poderes que são conhecidos perfeitamente de V.Sa., que já atuou brilhantemente nesta Casa.

Esperamos, portanto, as sugestões do Departamento Nacional de Estradas de Ferro e queria adiantar a V.Sa. o seguinte: estamos planejando -- aproveito, também, a oportunidade para dar conhecimento aos eminentes colegas de Comissão -- uma viagem aos Estados Unidos e à Europa, ~~na~~ em caráter oficial.

Deverá ser constituída uma comissão composta de elementos do Legislativo, desta Comissão de Transportes, e elementos do Executivo, a fim de que se possa ver bem de perto o progresso nos diversos países da Europa e da América do Norte, no tocante a transporte ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo.

Vamos organizar um grande plano de ação. Depois de

CÂMARA DOS DEPUTADOS

concluirmos os nossos trabalhos, ouvindo V.Sa., vamos convidar a comparecer a esta Comissão o eminente Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Sr. Comandante Lúcio Meira.

O SR DEPUTADO ANTONIO BABY - Permita-me, Sr. Presidente.

Quero solicitar ao ilustre Sr. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro que faça incluir nessa comissão que deverá visitar países da Europa e dos Estados Unidos, por parte do Departamento, ilustres engenheiros, no mínimo de dois, de cada rede ferroviária, para acompanhar-nos na viagem.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Esta Comissão terá imenso prazer com isso. Apenas não poderá, evidentemente, ser demasiadamente extensa. Passaria a ser uma caravana ...

O Departamento escolherá os elementos, de comum acordo com o Sr. Ministro da Viação.

É o que esta Presidência de Comissão pretende fazer, levando elementos do Departamento de V.Sa., do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e de outros Departamentos ligados ao transporte do Brasil, a entendimentos com a Presidência da Comissão de Orçamento, a fim de que, além da parte técnica, a parte financeira seja atendida convenientemente.

O trabalho que estamos realizando é nesse sentido.

Encarecemos sempre e sempre essa imperiosa necessidade de em entrosamento cada vez maior e mais marcante entre os elementos do Poder Legislativo e do Poder Executivo, porque os dois poderes, indubitavelmente, se completam.

Sentimos, Dr. Jaime Spinola, ~~em~~ ausência, tanto do Governo passado, do Sr. Café Filho, como do atual Governo do Sr. Dr. Juscelino Kubitschek, que é um governo que ajudou a constituir, de um programa legislativo, particularmente no que diz respeito ao desenvolvimento dos meios de transporte, no Brasil.

Já que sentimos essa ausência, vamos empenharmo-nos em colaboração com o Poder Executivo, indo mesmo à presença do Sr. Juscelino Kubitschek, no sentido de, além da questão do transporte ferroviário e rodoviário, estabelecer um plano para a organização de grandes estaleiros navais, em nosso país.

O Brasil, com a costa maravilhosa que possui, não tem transporte marítimo. As duas empresas estatais: Lóide e Cosacham-se teira, /em regime deficitário, como estão as nossas estradas de ferro.

De modo que vamos, em cooperação, desenvolver esse programa, e contamos, evidentemente, com a inteligência, operosidade e boa vontade de V.Sa.

O SR JAIME SPINOLA TEIXEIRA - Agradeço muito as palavras de V.Sa., e digo que, realmente, me é profundamente grato

CÂMARA DOS DEPUTADOS

encontrar aqui ^{essa} ~~é~~ acolhida, tanto da primeira como desta segunda vez.

Para dizer da identidade do meu pensamento com o do nobre Presidente desta Comissão, como aqui se encontram Deputados que não estavam presentes da vez passada, concluiria a minha exposição com estas palavras: reputo altamente proveitoso o entendimento franco e constante dos órgãos do Executivo com as comissões desta Casa.

As decisões das Comissões é que orientam a ação do Governo e o esclarecimento dos nossos problemas.

Nota esta falta de entendimento também entre os próprios órgãos do Executivo. As Diretorias Gerais isolam-se, não fazendo esse intercâmbio e esse entendimento que só o debate pode esclarecer.

Nós sabemos o que se passa na vida comum. Creio, aliás, que é da própria Bíblia essa afirmativa: "o inimigo é o desconhecido."

Quantas vezes temos uma idéia errada dos homens, porque não nos aproximamos deles. Não há dúvida de que, se toda a humanidade fosse unida, as divergências seriam muito menores.

É preciso que deixemos de ser introspectivos para sermos extrospectivos, francos e leais.

Nos primeiros dias, como Diretor do DNEF, pedi duas coisas: primeiro, que os meus funcionários não tivessem medo de

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

§ § §

REUNIÃO DE 9 DE NOVEMBRO DE 1.956

§ § §

DEPOIMENTO DO SR. ^{CANÊDO} ~~SÂNDIDO~~ MAGALHÃES

§ § §

PRESIDÊNCIA DO SR. CROACY DE OLIVEIRA
SECRETÁRIA: LUCÍLIA AMARINHO DE OLIVEIRA

§ § §

TAQUÍGRAFO:

HEITOR DUPRAT DE BRITTO PEREIRA

§ § §

GRAVADOR:

MOZART DO CARMO

CÂMARA DOS DEPUTADOS

errar e não procurassem atingir o perfeito.

Disse-lhes: -- quero que me digam o que sentem, o que pensam.

Nada que nos auxilie menos do que a pessoa que está sempre de acôrdo conosco. É preciso haver o debate, para chegarmos ao bom raciocínio.

Todos nós temos, de certa forma, as nossas limitações. Os nossos pensamentos são criados por um passado, nem sempre totalmente certo. Há certas coisas que aceitamos e que defendemos e que não são as melhores.

Há muitas vèzes uma idéia fixa nos é transmitida, que é verdadeiro absurdo. Tenho encontrado, por exemplo, pessoas que dizem que o transporte ferroviário não interessa e sim apenas o rodoviário.

De maneira que êsse entendimento, êsse debate, é a melhor solução para poder acertar.

Agradeço muito a todos os senhores deputados aqui presentes a atenção e aqui estarei, ao dispor da Comissão, cada vez que fôr necessária a minha presença, com muito prazer.

Sou muito grato ao Sr. Presidente da Comissão, Deputado Croacy de Oliveira, que atenção constante que tenho merecido.

O SR PRESIDENTE (DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA) - Nada mais havendo que tratar, está encerrada a sessão.

COMISSÃO DE TRANSPORTES

REUNIÃO EM 9 de novembro de 1956

DEPOENTE: Dr. Gilberto Canedo de Magalhães,

Diretor do Departamento Nacional
de Portos, Rios e Canais.

TAQUÍGRAFO: DUPRAT

O SR DEPUTADO VASCO FILHO (PRESIDINDO) - Havendo número regimental, está aberta a sessão. A reunião de hoje está convocada especialmente para ouvirmos o ilustre Engenheiro Dr. Gilberto Canedo de Magalhães, Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, - que nos veio trazer alguns esclarecimentos acerca da localização de um porto de alto calado na baía de Maráú, no Estado da Bahia, localização sobre a qual, surgida a controvérsia de Campinho ou Gravatá, o nobre - Relator da Comissão de Transportes na reunião passada apresentou um magnífico trabalho, já publicado e distribuído e parece-me é do conhecimento dos Srs. Deputados e do nosso ilustre visitante, Engenheiro Canedo de Magalhães.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Recebi uma cópia do parecer do nobre Deputado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO (PRESIDINDO) - O Engenheiro - Gilberto Canedo de Magalhães declara que recebeu cópia do parecer e está aqui justamente para falar a respeito desse parecer. Eu perguntaria a S. Sa. se quer em primeiro lugar fazer uma exposição sem interpelações ou se deseja, por achar mais interessante, que à medida que fôsse expondo seu ponto de vista desse azo a nós outros Deputados da Comis

são para interpelações que certamente irão surgir.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sr. Presidente, posso prestar os esclarecimentos que forem necessários e ao mesmo tempo debater o assunto. Como V. Exa. achar preferível.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO (PRESIDINDO) - A preferencia é de V. Sa.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Então o assunto pode ser debatido à proporção que o assunto fôr sendo desenvolvido.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO (PRESIDINDO) - O Engenheiro Gilberto Canedo de Magalhães prefere que o assunto seja debatido e esclarecido à medida que S.Sa. fôr expondo-o. E como sou autor do projeto e não podendo o nobre Deputado Croacy de Oliveira presidir a sessão e ainda como o nobre Deputado Hildebrando Góes declinou da incumbência, convido o nobre Deputado Luiz Tourinho a assumir a presidência dos nossos trabalhos.

(O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (ASSUMINDO A PRESIDÊNCIA) - Dou a palavra ao ilustre Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, Dr. Gilberto Canedo de Magalhães, para iniciar sua exposição a respeito da controvérsia sobre os dois portos baianos.

O DR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sr. Presidente, infelizmente só recebi a convocação para a data de hoje na tarde de ontem, de modo que não pude preparar uma exposição escrita como desejava. Tenho contudo a impressão que este assunto pode ser explicado com o próprio pa

recer do Departamento, encaminhado ao Ministério da Viação em 27 de janeiro deste ano, onde se compararam as várias soluções propostas para o porto de Marau. O Departamento focalizou os sistemas de transporte que dizem respeito ao porto de Marau e indicou a preferência sua pela solução Gravatá. Inicialmente eu desejava pedir ao nobre Deputado Benedito Vaz, autor do brilhante parecer do projeto do Deputado Vasco Filho, licença para entregar-lhe uma cópia deste officio, porque os assuntos tratados sobre o porto de Marau foram tantos e ao mesmo tempo que as diferentes informações prestadas pelo Departamento se completavam. Mas parece-me que elas ficaram muito melhor expostas neste officio em que se respondeu informações solicitadas pelo nobre Deputado Vasco Filho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - São cinco. Creio que tenho comigo cópia dessa informação. Pode V. Sa. dizer o número do officio?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - É o Officio G-125, de janeiro deste ano.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu tenho.

Sr. Presidente, peço permissão para um esclarecimento.

Ao entregar para conhecimento da Casa uma série de correspondência trocada entre mim e o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, eu fiz publicar 14 documentos. O último é justamente aquêlê a que se refere o Sr. Engenheiro Canedo de Magalhães. Esse documento foi o único que eu não comentei. E não comentei -- conforme declarei no plenário desta Casa -- porque não queria parecer de modo algum que um projeto meu, dis

tribuído a um Deputado do quilate de Benedito Vaz pudesse ser sugestio
nado de qualquer forma. É justamente sôbre essa informação que o Departamento
levou 90 dias para me fornecer, o que só fêz depois da terceira
reclamação minha, da tribuna desta Casa. É justamente sôbre êste documen
to, o único que não foi comentado, que quero discutir agora com o ilus-
tre Diretor do Departamento Nacional de Portos Rios e Canais, declaran-
do mais uma vez que não o fiz pelo muito respeito e estima que me mere-
ce o Relator, o nobre Deputado Benedito Vaz.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Efetivamente, Sr. Deputado
Vasco Filho, nós tivemos que fazer um ofício mais ou menos detalha
do respondendo às perguntas e houve realmente da parte do Departamento
um espaço de 90 dias. Mas V. Exa. também, funcionário público que é, dos
mais brilhantes, sabe que nem sempre podemos pôr de lado todos os assun-
tos que estão sendo tratados para prestar uma informação, por mais res-
peito que tenhamos à pessoa do solicitador da informação e ao Congresso,
a quem deviam elas ser prestadas. Com isto, quero apresentar minhas des-
culpas, como responsável pelo Departamento, quanto à demora nas informa
ções pedidas em requerimento de V. Exa.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Aceito as desculpas e dou eu
quem agradece, após esta explicação.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Como eu ia dizendo, -
neste ofício nós historiamos as condições que levaram o Departamento a -
dar preferência à localização em Gravatá à localização em Campinho. Como

bem focalizou o nobre Deputado Benedito Vaz, o Departamento declarou - desde o início que sob o ponto de vista hidrográfico os dois portos ofereciam condições satisfatórias para a problema da construção de um porto de grande calado. Mas na solução dessa construção de um porto não são somente as condições hidrográficas que prevalecem mas também as ligações com o interior. Daí a preferência focalizada para a localização em Gravatá.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perdão. O ponto principal é a ligação do porto com o interior. Foi este o critério predominante no Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais a respeito da localização em Gravatá.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Justamente. Aliás, V. Exa. encontra numa informação ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Peço ao ilustre Engenheiro e ao Sr. Presidente para fazer uma interpelação ao representante do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Aliás, está publicado neste documento e é suficiente para provar que a ligação de Campinho é muito mais técnica, muito mais econômica, muito mais barata. E nesse sentido já V. Sa. ouviu aqui o Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Peço licença então para ouvirmos, em contraposição às afirmativas de Sr. Engenheiro Gilberto Canedo de Magalhães, o Sr. Francisco Gonçalves Bariti, aqui presente.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Com licença,

CÂMARA DOS DEPUTADOS

nho-o aqui.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - V. Exa. permita que eu esclareça, Sr. Presidente?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Pois não.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - O Sr. Diretor Geral do DNEF entre outras considerações faz a seguinte no seu ofício:

(leitura reconstituída com as notas taquigráficas apenas)

"Processo nº 12.944, de 1954, do Ministério da Viação e Obras Públicas. Somente os estudos definitivos poderão dizer quanto à natureza do terrenos a serem transpostos pelos dois traçados. Calcula ainda que o frete para Campinho custe mais Cr\$ 8,50 por tonelada líquida do que para Gravatá." -- Conclui então S.Sa.: "O problema em questão é mais de localização do porto do que de ferrovia e sob o ângulo portuário há que ser resolvido."

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu pedia licença para completar, porque o nobre Deputado Hildebrando Góes leu um pedacinho do final. Tenho o documento aqui, requerido por mim. É documento oficial mandado pelo Ministro José Américo. Este ofício é de nº 370-DG. Mas ele diz aqui

"O acesso ferroviário ..." -- faz uma comparação e peço a atenção do nobre depoente, como engenheiro que é. Aqui está: "Para Gravatá, com primento virtual - 115; para Campinho - 93." Agora aqui: "Rampa máxima provável - 1%."

Peço agora a atenção de V. Sa., em contraposição ao que

CÂMARA DOS DEPUTADOS

nobre Deputado Vasco Filho. Foi abordada a questão da ligação com o interior mas não sob o ponto de vista ferroviário, estritamente. De modo que devíamos deixar que o Sr. Engenheiro Gilberto Canedo de Magalhães - prossiga na sua exposição, que poderá concluir que nas condições atuais um sistema rodoviário poderá beneficiar mais o pórtio do que uma ligação ferroviária. Por isso acho que a intervenção do Departamento Nacional de Estradas de Ferro deve esperar um pouco mais, para permitir que o de poente avance mais na sua argumentação. Já tomamos êsse ponto principal que o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais julga as ligações com o interior mais ponderáveis que as condições hidrográficas.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Exatamente.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente. Aceito a sua gestão de V. Exa. com muito prazer.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Eu queria fazer uma declaração: na ocasião em que foi estudado o pórtio, em 1953, em que se procurava ainda a localização definitiva, tivemos oportunidade de ter um entendimento no Ministério da Viação e Obras Públicas com o então Assessor Técnico do Ministro e junto com o Diretor do DNRF. Ficou ali demonstrado que a solução Gravatá ou Campinho não teriam uma vantagem preponderante uma sôbre a outra. Isso porque o Diretor do DNRF chegava à conclusão, na ocasião -- e parece que temos referência a isso em nosso relatório aqui -- de que ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO (examinando documentos) - Te-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

acaba de dizer o nobre Deputado Hildebrando Góes: "Capacidade de rebocar para locomotiva Diesel Elétrica de 1.600 HP - 17.000 kg de esforço de tração contínua provável. Para Gravatá - 1.100 toneladas; para Campinho - 4.000 toneladas!" Este é o parecer do Diretor Geral do DNFF.

Agora, diz S.Exa. que Gravatá tem comprimento real menor. Mas o estudo posterior já mostrou que a locomotiva reboca mais duas vezes na subida e 3,6 na descida. Pergunto: qual será a mais econômica? Transportar a mesma locomotiva duas vezes para cá e 3,6 para lá, reduzindo as tarifas, ou cobrar mais, vamos dizer Cr\$ 8,50 por tonelada líquida?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - No relatório está...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Está.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu pergunto mais ao nobre Deputado Hildebrando Góes: quem paga o deficit de Cr\$ 8.300.000.000,00 que nos consomem as ferrovias, dado o ~~mau~~ mau traçado?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Eu pediria ao nobre Deputado Vasco Filho para observar o seguinte: na ocasião em que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro se manifestava dessa maneira, declarava que os trens não transportavam mais que 3.000 toneladas. De forma que a vantagem de poder rebocar 2.300 ficava prejudicada.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas V. Sa., como engenheiro inteligente que é (perdôe-me mas essa resposta foi capciosa) sabe que se no momento não temos mercadoria para exportar, porque lançarmos mão

CÂMARA DOS DEPUTADOS

da locomotiva máxima que temos no Brasil, que é a Diesel de 1.600 HP e não fazemos a comparação com as locomotivas a vapor que lá estão?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Permita uma observação. Não estou defendendo uma solução desta ou daquela estrada de ferro. Estou fazendo uma exposição sôbre por que foi preferida a solução Gravatá.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDENTE) - Exatamente.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Foi feita uma reunião no Ministério da Viação, com a presença do Diretor do DNEF e do Assessor Técnico do Ministro da Viação. Declarou o Departamento Nacional de Estradas de Ferro que não havia vantagem de uma sôbre a outra, sob o aspecto ferroviário, porque se o trem podia rebocar 2.300 toneladas êle não era organizado para mais de 1.000 toneladas e portanto ficava prejudicada essa vantagem.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Isso é opinião do Diretor do DNEF.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas êle deu neste documento dados técnicos ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - O que êle diz é que o frete para Campinho é de Cr\$ 8,50 nestas condições mais caro do que para Gravatá.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Por isso ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Eu pediria ao nobre Depu

CÂMARA DOS DEPUTADOS

tado Vasco Filho que me desse o comprimento virtual médio para Campinho e para Gravatá.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Pois não. Temos aqui, trazido pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro. O Dr. Francisco Gonçalves Buriti tem aqui e está no depoimento do Dr. Jaime Teixeira. O ilustre Deputado Hildebrando Góes não assistiu a esse depoimento. Está aqui: 129 para Campinho para 140 para Gravatá.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Tenho um pouco diferente. V. Exa. deu o comprimento virtual de volta. Estou pedindo o comprimento virtual médio. Posso dar a V. Exa. os dados.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Tenho-os aqui.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Se V. Exa. permite, vou dá-los. Para Gravatá - 126 km.; para Campinho - 121. Quer dizer que praticamente o comprimento virtual médio é igual.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas V. Exa. compreenda ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Com licença. Eu pediria ao Sr. Presidente, para melhor ordenação dos nossos trabalhos, que primeiramente se encarasse a parte portuária e depois debateríamos a parte ferroviária e em seguida a rodoviária.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Vamos discutir a parte portuária.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Se V. Exa., nobre Deputado Vasco Filho, estiver de acordo, vamos entrar na parte portuária.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Estou de acôrdo com tudo. O que quero é debater com V.Exa. e com todos os illustres colegas.

O SR DEPUTADO BENEDITO VAZ - Permita-me, Sr. Presidente. Em todos os debates travados nesta Comissão, quando chamamos aqui o Poder Executivo para informar a Comissão a respeito de qualquer matéria, a praxe que temos seguido é de ouvirmos as informações ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - De acôrdo.

O SR DEPUTADO BENEDITO VAZ - ... sem qualquer interrupção, sem qualquer aparte, para no final a Comissão estar informada e poder decidir. Se fôrmos continuar como estamos há 20 minutos, neste diálogo entre o expositoz e diversos Srs. Deputados que defendem pontos de vista antagônicos, ficaremos uma semana aqui sem resolver coisa alguma. Por isso, eu pediria ao Sr. Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais -- que infelizmente foi quem escolheu essa maneira de debater -- que S.Sa. fizesse sua exposição e depois disso os Srs. Deputados que quisessem fizessem as interpelações a S.Sa.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Muito bem.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Aliás eu havia proposto esta solução mas S.Sa. preferiu este outro método.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Não sou parlamentar e não sei qual a melhor maneira nestes casos.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - É melhor então que seja feita a exposição e depois será dada a palavra aos Srs.D

Deputados que desejarem debater o assunto.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sr. Presidente, em vista dessa informação então prestada no Gabinete do Ministro da Viação, o Ministro transmitiu ao Departamento um ofício comunicando que por despacho de 2 de maio de 1954 S.Exa. havia aprovado a localização do porto em Gravatá. Foram ouvidas nessa ocasião as diferentes pessoas interessadas no problema e o Sr. Ministro referendou a solução.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - José Américo, parece-me.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sim. Em 1954.

Daí o Departamento ter contratado em seguida a construção do porto de Marau, de acordo com a concorrência que havia realizado. Esse contrato foi lavrado em 17 de julho de 1954, na solução Gravatá, porque assim havia determinado o Ministro da Viação.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu perguntaria ao Dr. Gilberto Canedo de Magalhães o seguinte ...

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (RESIDINDO) - V.Sa. terminou a exposição ou vai prosseguir, Dr. Canedo?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - É preciso, Sr. Presidente, um esclarecimento em relação a isto, porque eu fiz uma série de reclamações, inclusive ao Engenheiro Lucas Lopes e o Ministro Lucas Lopes mandou ao Departamento de Portos minha exposição de janeiro de 1955 para reestudo e sugestões.

Eu perguntaria ao Engenheiro Canedo de Magalhães se já

forem enviados ao Ministro da Viação, de acordo com ordem do próprio Ministro, esse estudo e essas sugestões com relação a uma reclamação que fiz neste sentido e que está aqui?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sr. Deputado, essas apreciações sobre as duas soluções, Gravatá e Campinho, foram examinadas em uma série de ofícios, de modo que não havendo o Sr. Ministro da Viação determinado que se mudasse a orientação, continuamos a realizar a obra em Gravatá, como havia sido contratado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Bom. Mas o Ministro não mencionou para V.Sa. o projeto para que examinasse e desse sugestões? E V.Sa. não me disse até que tinha parado a construção em Gravatá, por força deste expediente?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Não. A construção em Gravatá foi parada porque ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Por falta de verba.

O SR ~~EMERSON~~ GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - ... no orçamento deste ano saiu uma verba de Cr\$ 5.000.000,00 para a construção do porto em Campinho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Cr\$ 10.000.000,00.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Sim, Cr\$ 10.000.000,00.

Como estávamos executando a obra em Gravatá e não podíamos fazê-la em Campinho e como o Departamento tinha um programa de obras de muito maior porte do que aqueles recursos que haviam sido atribuí-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

dos, pois o Departamento não podia destacar das verbas globais novas dotações para Graveté, então se viu na obrigação de interromper as obras

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas V. Sa. não se lembra de ter dito -- vou dizer mais -- em presença de nosso colega Luciano, que mandara parar Graveté por força daquele expediente?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Graveté está paralizado porque não tem verba.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÔES - Está paralizado.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Eu disse que não estávamos executando nada. Se eu não posso contratar as obras não posso pedir que o empreiteiro mande realizá-las.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Qual a verba total que V. Sa. tem para Graveté, aproximadamente? V. Sa. tem duas verbas, duas vezes Cr\$ 5.000.000,00. Qual a verba total?

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Essas verbas foram empenhadas. E foram prestadas as informações neste seu ofício ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas não em seu total.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - O resto continua em greitado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Esça o favor de ver seu ofício. Número 125.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - São quase Cr\$ Cr\$ 8.000.000,00, que pagamos ao empreiteiro. Os outros Cr\$ 2.000.000,00

estão empenhados a ele, como se faz no serviço público.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não foram gastos os es-
tão empenhados.

O SR GILBERTO CAMPO DE MAGALHÃES - Extrai-se o empenho
da despesa de acôrdo com a verba de que se dispõe e à proporção que as
obras forem sendo realizadas vai sendo processado o pagamento. Se elas
estão paralizadas...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Então tem Cr\$ 10.000.000,00
empenhados ... Quando tem executado?

O SR GILBERTO CAMPO DE MAGALHÃES - Está na informação
que foi prestada neste ofício.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Cr\$ 7.849.000,00.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Então por que não pagou os
outros Cr\$ 2.000.000,00?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Porque não foram feitas
as obras.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Porque não foram feitas as -
obras?

O SR GILBERTO CAMPO DE MAGALHÃES - Porque não há emprei-
teiro algum que queira executar uma obra de valor de Cr\$ 90.000.000,00,
como a obra de Campinho ou Gravatá, e continuar, se ele só tem a pers-
pectiva de receber Cr\$ 2.000.000,00.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas eles não estavam traba -

CÂMARA DOS DEPUTADOS

lhando? Trabalharam até Cr\$ 7.000.000,00; porá que não continuaram até Cr\$ 10.000.000,00?

O SR GILBERTO CANEDO DE MACALMÃO - Não posso dizer exatamente ^{de cabeça} quanto foi pago da prestação dos ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Está neste Ofício 135-GM.

O SR DEPUTADO LUIZ COSTA (IRACIDINO) - Estamos des-
viando o assunto. Já entramos na parte de empenho, vertas, quando nosso
assunto é puramente técnico. De modo que vamos continuar a ouvir as a-
preciações do deponente.

O SR GILBERTO CANEDO DE MACALMÃO - Sob o aspecto portu-
ário se duas soluções apresentavam vantagens e desvantagens que são co-
nhecidas mas que eu me permitia repetir. Por exemplo, no porto de Gra-
vatá, localizado em Compinho, nós tínhamos ou que construir o cais na
isóbare de 10 metros e, neste caso, fazer um atêiro vultoso, calculado
naquela ocasião em Cr\$ 1.400.000,00 ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Aí o ponto nevrálgico. De on-
de tirou V. Sa. os elementos para esses Cr\$ 1.400.000,00, quando mandei
calculado para V. Sa. justamente em Cr\$ 421.000,00?

O SR GILBERTO CANEDO DE MACALMÃO - As informações que
temos em nossas plantas ...

O SR DEPUTADO HILDEFRANCO GÓMEZ - Apelo para V. Exa., no-
bre Deputado Vasco Filho, para não continuarmos na toira de diálogo. A-
pelo a V. Exa. para deixar que o Diretor de Portos termine sua exposição.

conforme havíamos acordado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - S.Sa. é que propôs debater. E se é para debater não deixarei passar vírgula. Se não é para debater eu ouvirei então e depois interpelarei.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Já ficou decidido que o Diretor de Portos relataria o assunto e depois aceitaria as perguntas.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Pois não.

O SR GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - Com a localização do porto em Campinho teríamos duas soluções: ou levantar uma muralha na isóbata de 10 metros, e neste caso ficamos sujeitos a fazer um aterro relativamente vultoso, ou então colocamos um eixo-cortina mais próxima do barranco. Mas neste caso teríamos que fazer uma dragagem na frente do cais. Uma dragagem feita para 500 m³, ou para 2.000 m³ ou para 200.000 m³. O preço nesta ordem de grandeza de serviço não corre proporcional ao volume a ser escavado, porque há o transporte e a instalação, que precisam ser pagos e que o serão, qualquer que seja o volume a escavar. A solução Gravata apresentava ainda, sob o ponto de vista portuário, outras desvantagens, uma que era um terreno relativamente baixo, onde precisava ser feito um aterro. Existem indicações de que esses terrenos estão na cota de + 6. Mas a apreciação (inclusive minha, direta, chegado ao local) é que essa cota +6 depende do plano de referência adotado, porque a impressão que se tem do terreno é que são mui

CÂMARA DOS DEPUTADOS

to baixos e se estendem muito pouco acima do batente da maré máxima. A maré máxima atinge a 2,60m. Portanto, a cota 6 ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - 2,42 1/2.

O SR. GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - 2,40 m. 6 m. seriam 3,40 m. acima deste plano de referência. Por outro lado, a situação do porto em Gravatá exigiria que todas as mercadorias da região tivessem que contornar aquelas localizadas na margem esquerda da baía de Marau, ou transportadas por barcas, neste caso obrigando a um transporte, a um carregamento e a uma descarga. Ou contornar a baía de Marau, para chegar a Gravatá.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - O transporte marítimo é irrealizável...

O SR. GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES - A solução de Gravatá, sob o ponto de vista portuário, também apresenta desvantagens. Uma delas é que se precisa realizar pequeno serviço de dragagem no canal de acesso. Este serviço de dragagem está calculado neste ofício e tem previsão para diferentes cotas -- 6, 7, 8, 9 ou 10 m., indo de um volume de 50 m³ até 610.000 m³. Como a construção do porto em -10 daria uma utilização relativamente fraca, porque naquela região não irãonavios de 10m. como não vêm em geral na costa do Brasil a não ser os navios de carregamento de petróleo e de minério, estes sim atingindo calado grande. Os outros estão limitados entre 7 e 8 m., os de passageiros e carga, em geral. A dragagem poderia ser feita para 8 m. e neste caso precisaríamos

de um volume muito pequeno, que varia de 500.000 m3.

Há outra dificuldade apresentada a respeito de Gravatá: é a proximidade do mar ao local do porto. Mas isto permite que se instalem, como foi mostrado no projeto, não só os armazéns de primeira linha como os armazéns de segunda linha. Portanto, o porto tem sua área - perfeitamente garantida. Sob o ponto de vista de agitação é naturalmente preferível a solução Gravatá, porque dentro da baía os navios poderão encontrar tranquilidade bastante maior e têm lugar para se instalar a fim de aguardar a atracação. Penso que junto de Gravatá, colocado na extremidade da península a agitação do mar se faz sentir com muito mais intensidade neste local. Eu mesmo tive ocasião de percorrer por duas vezes o local de lanchar, indo de Ituverava para lá e depois senti, principalmente na parte da tarde em que viajei uma vez, como é bastante agitado do aquêlo trecho do mar.

Outras informações que se pudessem prestar dizem respeito às ligações rodoviárias e à preferência que hoje se encontra nos portos para esse tipo de ligação. Sobre isso o Sr. Relator também tem cópia do ofício em questão e eu me dispensava de fazer qualquer outro comentário, porque eles já estão transcritos aqui. Lembra-se contudo que recentemente no porto de ? foi constituída uma comissão para estudar o tipo de obra a ser construída e o projeto a ser adotado. E um dos poucos assuntos em que se decidiram foi justamente na questão do transporte rodoviário, mostrando a necessidade de fazer grandes parques para o esta

cionamento de veículos, porque o transporte rodoviário hoje, não ser quando o porto dispõe de movimento muito intenso e para transportes a longas distâncias, êle tem uma preponderância substancial sobre os outros sistemas de transporte. Inegavelmente sob êste aspecto um porto com localização em Gravatá ofereceria proximidade muito maior dos centros já existentes na região, permitindo acesso pela rodovia.

Creio, Sr. Presidente, que não tenho outra informação imediata a prestar.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Está francamente a palavra a quem quiser debater.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Se o nobre Deputado Vasco Filho estiver de acôrdo, eu desejava interpelar o Diretor de Portos para pedir alguns esclarecimentos.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDINDO) - Tem a palavra o nobre Deputado Hildebrando Góes.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Sr. Presidente, meus nobres colegas, a idéia de localizar um porto na baía de Araújo é muito antiga. Desde 1941 o Governo Federal e o governo estadual pretendem localizar um porto nessa baía. Creio mesmo que se pretendeu fosse êle instalado na localidade de Barcelos e daí partiria então uma estrada de rodagem demandando o interior baiano. O ilustre Deputado Vasco Filho, que sempre se interessou pela solução do problema, apresentou em 23 de junho de 1952 uma emenda ao Orçamento da Viação, mandando incluir uma verba de

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Cr\$ 6.000.000,00 para estudo e início da construção da linha ferroviária Ubaitaba-Barcelos, na baía de Camamu, no Estado da Bahia. Isso foi em 23 de junho de 1952.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - No ano seguinte, no início de Barcelos, S. Exa. deu preferência justamente a Gravatá ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - ... acrescentando outra emenda, de nº 1.726, ao orçamento de Viçosa, incluindo uma verba de ... Cr\$ 10.000.000,00, para prosseguimento dos estudos e da construção da ligação rodoviária Ubaitaba-Barcelos ou Gravatá. E defende, com muito brilho aliás, a localização do porto em Gravatá. Diz S. Exa.:

(leitura obtida das notas tipográficas) "Podemos adian-

tar que o Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais já tem estudado e projetado e é do seu programa construir e aparelhar o porto natural de Gravatá, tendo o seu diretor, o ilustre Engenheiro Hildebrando de Araujo Góes profundo conhecedor do assunto" -- mais uma vez muito obrigado a V. Exa. -- "incluído no plano de reaparelhamento dos portos nacionais."

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Essa emenda é de minha autoria. A outra emenda também é de minha autoria.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Como?

O SR DEPUTADO LUIZ TOUSSINHO (PRESIDENTE) - O nobre Depu-

tado Vasco Filho mencionou na emenda é de autoria de V. Exa.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Pateo dizendo que a emenda é de minha autoria.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO COSTA - Pois é o que estou dizendo. Está no Diário Oficial. "Plano aprovado pela Presidência da República, para tal destinando a verba específica de Cr 25.000.000,00.

(leitura obtida das notas taqu.) "O caso de Gravata" -- diz S. Exa. -- "Será de 10 m., o que quer dizer que neles poderão atracar todos os navios que aportam ao Rio ou Salvador. Sem essa ligação ferroviária de tão grande alcance nacional não poderá ter o porto de Gravata o que intercambiar e por tão grave improvisação não seria perdoado o nosso Governo e principalmente a representação baiana na presente legislatura."

O nosso brilhante colega apresentou primeiro uma indicação para que o porto se localizasse em Barcelos, que é um pouco ao sul de Gravata. Entre Gravata e Barcelos as condições de acesso não são fáceis. Haveria que dragar canais com grande custo. Pouco mais ao norte está Gravata, que praticamente não exige dragagem alguma.

Já no ano seguinte, S. Exa. que se tinha fixado também primeiro em Barcelos e depois em Gravata, mudou para Campinho.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - V. Exa. permite perguntar e explique?

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PROVINCIAL) - Depois o nobre

Deputado terá oportunidade para isso.

SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Farei todo o razer em prestar os esclarecimentos a V. Exa.

Como acaba de reentuar o brilhante sirmor de Fortes, o Professor Gilberto Campelo de Magalhães, professor de nossa Escola de Engenharia de Fortes, Rios e Canais, praticamente as condições hidrográficas são quase as mesmas em relação a Campinho e a Gravatá. Possível

Campinho que em ~~Gravatá~~ haja uma agitação maior, como V. Exa. verificou na última inspeção que fez in loco, do que em Gravatá. Mas pessoalmente quero -- e nisto quero demonstrar minha maior isenção no apreciar o rol -- que essa agitação não será de molde a impedir a localização de -- em Campinho.

O SR GILBERTO CAMPELO DE MAGALHÃES - Absolutamente.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Quanto à questão de abrigo, portanto, as duas soluções se equivalem. Também quanto à questão de profundidade. Campinho tem diante de si um vasto ancoradouro com 10 metros de profundidade e maré limpa. O mesmo ocorre em relação a Gravatá que tem um ancoradouro de cerca de 3 km. de extensão, 450 m. de largura e 10 m. de profundidade em frente a Gravatá. Quanto às condições de ancoragem preponderam também as mesmas para as duas localidades. O fundo permite ancoragem perfeita de todos os navios que demandem a um porto ou a outro. Campinho dista de Gravatá apenas 13 km. 5 km. mais ou menos depois de Gravatá, neste canal de acesso, há um alto fundo de

CÂMARA DOS DEPUTADOS

6 m. de maré limpa, apenas -- e logo se illustre o fato de se a memória de um homem velho falar que 3.5m. me socorra ~~em~~ com indos que tem no processo -- tem \pm 6m., uma pequena distancia para por a curva de 7m. São 6m numa extensão de 1.100 m e 2.000m para alcançar a profundidade de 8m. Essa questão de acesso em portos na América do Sul está regulada pela profundidade do canal de Buenos Aires. Pelos dois canais de Buenos Aires. Um deles tem profundidade de 8m e o segundo canal, na parte sul, tem profundidade de 9m. Mas é de se notar que o porto de Buenos Aires praticamente não tem marés. Isso acontece aliás com os portos do sul do Brasil: Rio Grande, Laguna, etc. Rio Grande tem 70 cm/; Laguna também. Mas as marés no sul não dependem da atração solar. São fatores meteorológicos que determinam a variação das marés, de modo que não se pode contar com a regularidade das marés, o que não acontece nos portos do Norte em que a amplitude vai subindo sucessivamente. Na baía de Mará a maré, segundo informação do Departamento de Portos, em que me vou louvar, tem amplitude de 2,60m. Maré média, portanto, 1,30m. Isso significa que normalmente nesse alto fundo existente no canal entre Campinho e Gravatá teremos uma profundidade de 7,30m., quase igual à do canal de Buenos Aires.

É preciso notar que os grandes portos da Europa, de considerável movimento comercial, se socorrem da maré para seu acesso. Há as conhecidas bacias de maré e os navios só saem ou entram nelas com o auxílio da maré, o que economiza imensamente o volume de dragagem que se

deveria executar anualmente para sua conservação. No Brasil há às vezes o preconceito de que a importância de um porto depende do seu calado, quando depende mais do seu movimento comercial. Gravetá ou Campinho poderão ter um movimento de apenas 200.000 ton. de mercadoria por muito tempo. Isso foi demonstrado. Porto Alegre, que tem um movimento de 3.500.000 ton. de mercadoria anualmente, tem apenas uma profundidade de 5,5m. Verifica-se que Gravetá, com o auxílio da maré, tem 7,30 m. ^{não} precisaria de dragagem alguma para acesso dos navios. Rosário, que é o segundo porto da Argentina e tem um movimento de 1.000.000 ton. de mercadoria anualmente, tem apenas um calado para 7m. quer dizer, Gravetá, pequeno porto com 7,30m, tem calado superior ao segundo porto da Argentina, que é Rosário. Mas se quisermos podemos aumentá-lo, fazendo uma pequena dragagem para 8m e então para 7m, suponha-se, e ficaríamos com um pequeno fundo, apenas de 55.000 m³ e custaria Cr\$ 1.000.000,00 apenas. Assim ficaríamos com o acesso garantido para navios de 2030. Se quiserem exagerar, porque há exagero nas condições atuais, podemos fazer uma dragagem desse alto fundo na e a maré mínima de 8m. Um fundo insignificante -- 200.000 m³ -- que qualquer draga fará num dia, e custaria apenas Cr\$ 4.000.000,00. Então, Gravetá ficaria em média, com 9,30m, quer dizer, com condições de acesso superiores a Buenos Aires, que é o porto que limita a navegação em geral para a América do Sul, salvo, como disse o nobre Diretor de Portos, em relação à navegação excepcional, dos grandes petroleiros ou super-tanques, ou dos navios

de minério. Essa questão de inter-dependência, de profundidade de portos com calado de navios, aliás tem sido debatida em toda a parte do mundo e o boletim da Associação Internacional - em respeito ao Congresso de Inter-Navegação, em julho de 1953 -- é um Congresso de navegação universal e a última reunião se realizou em Roma, onde tive a ocasião e a honra de chefiar a delegação brasileira -- essa reunião foi amplamente discutida e então se verificou -- não quero esquecer mais os nobres colegas -- em resumo que os navios que demandam a América do Sul são cargueiros ou navios tipo misto, com calado de 7,50m a 8m apenas. Apesar de Graveté ter 10 m. no seu calado não se justifica que seu canal tenha mais em maré média de 2,30. quer dizer, 7m., um metro mais do que tem a corrente. Não esses navios que interessam ao porto de Graveté, como é maioria dos portos brasileiros e argentinos. Os outros grandes barcos, os super-liners quase só fazem linha entre a Europa e a América do Norte e assim mesmo estão sendo restringidas essas viagens, estão diminuindo com a grande concorrência que lhe faz a aviação comercial.

Há ainda uma vantagem específica favoravelmente a Graveté porque é um porto situado no continente. Essa condição é básica. Campinho é porto situado na extremidade de uma extensa faixa estreita, des-povoada, restinga arenosa, ao passo que Graveté é porto situado apenas a 13 km. de Campinho mas fica no continente. Isso é que consideramos uma vantagem evidente. Não seria preciso que eu, numa comissão técnica

acentuasse as vantagens decorrentes dessa localização. O Rio Grande do Sul é um porto que tem apenas 1.800.000 toneladas por ano e tem 10 m de calado no canal de acesso e tem 10 m dentro do porto. Em 1.200.000 toneladas. Porto Alegre tem apenas 5m50 de calado e movimento de 2.500.000 ton. Esse é o exemplo que eu poderia citar no Brasil. Na Europa tive ocasião de visitar os portos de Havre e Ruão, que estão em situação semelhante. O Havre está situado na extremidade de um estuário, ao passo que Ruão está para o interior do estuário, a 100 km, e tem o dobro de movimento comercial. A razão é evidente: não há diferença de fretes nessa distância. A questão de frete na navegação não se prende até certo ponto à questão da distância de transportes, como na estrada de ferro ou de rodagem. Os fretes para Buenos Aires são inferiores aos fretes para o Rio de Santos. É questão de circunstância; é que Buenos Aires tem o que não temos -- o frete de retorno. Em geral nos portos brasileiros nota-se um desequilíbrio profundo entre a importação e a exportação preponderando aquela.

SR. MÁXIMO DEPUTADO LUIZ TOURINHO (REPÚBLICA) - Além disso peço licença para uma interrupção a fim de mencionar o exemplo clássico: para mandar algo do Rio Grande do Sul para a Bahia é melhor despachar para Hamburgo-Bahia. Seria mais barato que despachar pela costa brasileira.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO CÔRTEZ - Isso parece um absurdo mas na realidade o que o Sr. Presidente acaba de dizer, que poderia es-

conôlizar a todos nós e verdade. A distância do transporte na navegação não é um elemento preponderante na determinação dos fretes. Em Santos, por exemplo, o tonelagem de importação é 5 vezes maior que nossa exportação, de modo que universalmente se conhece a vantagem de fazer com que os portos se prolonguem o mais possível para o interior das terras, para os estuários, para a foz dos lagos, como Porto Alegre, para a foz do estuário, como Luão, porque diminui muito a distância do transporte.

Quanto ao orçamento do porto, em si, baseado no ofício que o ilustre Diretor de Portos enviou ao Sr. Ministro da Marinha verifique-se que o orçamento de Gravata seria de Cr\$ 89.000.000,00, contra Cr\$ 109.000.000,00 de Campinas.

O nobre Relator, meu prezado amigo Deputado Benedito Vaz lembra uma variante em relação a Campinas, que talvez pudesse baratear mais o custo da construção do porto. Mas eu, velho portuário que há 30 anos constrói, estuda e explora portos, não aconselharia a solução lembrada pelo meu brilhante colega e creio também que meu jovem colega o Professor Camêdo de Magalhães estaria de acordo comigo. Eu preferiria manter a muralha de cais na curva de 10m, desde que o porto tenha uma profundidade de 10m.

BENEDITO VAZ
 O SR DEPUTADO ~~HILDEBRANDO GÓES~~ - Não estou entendendo bem. Eu não sugeri variante alguma no meu parecer.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - No seu parecer V. Exs.

diz que a muralha de cisas se fosse colocada mais para dentro ...

O SR. DEPUTADO BENEDITO VAZ - O parecer transcreve o do Dr. Joppert sobre o assunto.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Com. das Ac. transcreve é porque está de acordo. Não sei se V. Exa. está de acordo. V. Exa. cita a opinião do eminente professor Dr. Maurício Joppert.

O SR. DEPUTADO BENEDITO VAZ - Continuante.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - E diz: (das notas tnu.)

"Calcula o ex-diretor do Departamento Nacional de Portos em 1.400.000 m³ o volume de stérro para encher o terra-leno. Isso tudo irá depender da posição que for locada o alinhamento de cisas. Uma solução sugerida com muita felicidade pelo mezado col. Campinho. Isto reduz o volume de stérro para 400.000 m³. Graveté, se se tornar pórtio de lena enface: de uma dragagem de 500.000m³; esta abertura de um canal, de um stérro de 300.000m³, havendo um volume de ter-replenagem a favor de Campinho de 500.000m³. Se levarmos em conta que a dragagem do canal em Graveté necessitará de constatação, acor-tar-se-ão as vantagens de solução Campinho, nesse particular."

Lamento discordar inteiramente desta opinião de técnicos tão brilhantes.

O SR. DEPUTADO VILCO FIBRO - Mas ésto como vai justificar com documentos irresponsáveis. Justificarei isso. Esse erro, essa obstinação do Departamento de Portos justificarei com documentos do próprio

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Departamento.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Muito bem. Tudo isto que não concordo com essa solução e preferia local a muralha do café a curva de 10m...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Está local a um de 10m.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - ... e não recusada para não pôr o atêrro que diminuiria o custo de construção, era possívelmente todos os anos teríamos que fazer uma dragagem para a conservação da frente da muralha, porque desde que a muralha não seja deslocada na isoba de 10m ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Mas é colocado na isoba de 10m...

O SR. DEPUTADO LUIZ ROCHA (MILITARE) - O nome de deputado Hildebrando Góes está argumentando, Sr. Deputado Vasco Filho.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Tudo irá de acordo da posição em que for tomada o alinhamento do café. A solução indicada faz com que a muralha seja deslocada para se ter um volume de atêrro que se consegue. Mas isto põe um custo adicional de construção, e toda vez durante a exalação todos os anos ter-se-á que fazer dragagem de conservação na frente, porque ninguém age sobre as causas naturais. A profundidade é aquela até hoje e se atterrarmos por uma dragagem sobre o fundo a natureza vai repor o material na frente à muralha e só há um meio de retirá-la -- por meio de dragagem com tração elétrica.

Além disto já esclareci essa questão da dragagem do canal. Não é equívoco. É que esse volume que se arca no relatório do nobre Deputado Benedito Vaz foi tomado para canal em 10 m de profundidade. São 510.000 m³. Não é preciso inicialmente proceder dessa maneira; para fazer dragagem para 7 ou no máximo para 8m teremos o canal de acesso com 9m.

Em relação aos portos é isso o que me occorre dizer. Conulto o Sr. Presidente se quer que continue a ordenar a matéria em relação à conexão do sistema de transporte do interior ou se prefere debater a questão de portos agora e discutir mais tarde a ligação dos portos com o interior.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERREIRA (PROLETÁRIO) - De minha parte acharia interessante debatermos hoje a arte técnica do porto, que não haverá tempo para entrarmos na influência do porto na zona do interior. O nobre Deputado Hildebrando Góes já expôs seu ponto de vista?

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Quanto à arte portuária.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERREIRA (PROLETÁRIO) - Sim, as condições técnicas. Poderíamos então, se o nobre Deputado Hildebrando Góes nada mais tem a dizer sobre o aspecto portuário, dar a palavra ao Sr. Deputado.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Eu teria muito a dizer em esclarecer qualquer ponto que não satisfizesse a meus colegas.

O SR. DEPUTADO LUIZ FERREIRA (PROLETÁRIO) - Darei a palavra

vra agora com prazer ao nobre deputado Vasco Filho, e sei mesmo de certeza que estamos discutindo a parte portuária, no Rio de Janeiro.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Parabenizando.

Antes de começar o debate, quero dar uma explicação a respeito da mudança de porto por mim adotada e citada pelo illustre collega deputado Hilário de Góes. Quando se debatem nesta Comissão, na legislatura passada (e eu lembro o testemunho do nobre deputado Benedito Vaz) o projeto do Plano Nacional de Viação, em relação da construção da linha-tronco, na Bahia, que devia ligar Salvador a Goiás. Interveio o illustre Deputado e grande engenheiro de então, Sr. J. J. de Azevedo, e disse que Salvador não seria transporte secundário, para a qual razão se destinava o porto principal. Então, procurei uma solução. Vendo de Rio de Contas aquilo. Meu filho e collega, o illustre Vasco Neto, me disse então que o porto de Larauá desde 1881 já era motivo de competição entre os grandes portos do Brasil. Procurei então ir a Bahia e fui ao chefe do 11º Distrito, o Sr. Aníbal. Este me disse que o Departamento de Portos tinha encarregado um senhor de fazer um estudo completo da Baía de Larauá e dentro de certo prazo me dar os seus elementos. Perguntei ao engenheiro Aníbal qual o porto já lembrado e ele me disse que Barcelos. Comecei assim a trabalhar para Barcelos. Depois, procurando aqui na Sede o então Director de Portos, hoje Deputado Hilário de Góes, Sr. Góes, me disse que havia encontrado lugar melhor -- Paratá. Mudei para Paratá. Indo à Bahia fui procurado por um grupo de

CÂMARA DOS DEPUTADOS

engenheiros que me chamam a atenção para a situação de ... a es-
teria errada. Pedi e obtive as plantas hidrográficas do ... to de
... e pude verificar que efectivamente Cravata estava errada ...
... crassamente. Recurei então o nosso ex-collega Hilobranco ... 2 de
fevereiro de 1954, acompanhado de um Senador e fiz-lhe ver que era ne-
cessária uma revisão no sentido de Campinho ou Cravata. ...
de me defender nesse ponto. Não o fez. Lá eu segui mas só ia de certeza
que havia dirigido ao então Director do Departamento de ... e entre-
guei em mãos do ministro José Américo de Almeida.

Fica assim justificado, Sr. Presidente, que não mudei;
apenas evolui, não procurando Campinho nem Cravata. Leo tenho um metro
quadrado de terra e não tenho um eleitor lá, porque Campinho terá 5 ou
6 eleitores.

O SR. DEPUTADO HILBRANCO ... - Eu também não tenho um
eleitor nessa região de Cravata, Campinho ou Barcelos.

O SR. DEPUTADO VASCO ... - Mas tem amigos.

O SR. DEPUTADO HILBRANCO ... - Não ...

O SR. DEPUTADO VASCO ... - Tem e vou provar que tem.

Ficou então justificado que eu longe de estar vacilan-
do vinha estudando o problema sob o aspecto puramente teórico e econô-
mico do transporte, não só da Bahia como do norte de Minas, do Vale do
São Francisco e do centro de Goiás, na futura Capital. Isso é nobre
Deputado Benedito Vaz viu como debati aqui.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

De forma que dá esta explicação, longe de se querer - dar a impressão do ilustre Deputado Hildebrando Góes que estou vacilando; estou firme. Defendo a questão sob o ponto de vista de técnica e de economia.

Disse o nobre Deputado Hildebrando Góes que preferiu Gravata porque o lugar livre e tem apenas 7,50 metros de calado. Eu então pergunto à Comissão: se nós estamos comparando não Gravata com Hamburgo ou com Buenos Aires mas Gravata com Campinas e se temos Campinas com 10m de calado ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Gravata também.

O SR DEPUTADO VASCO FERREIRA - Sim, mas sem um metro cúbico de dragagem? Gravata também?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Na frente do ancoradouro sem um metro.

O SR DEPUTADO VASCO FERREIRA - Isso seria para um navio de 10m de calado. Estamos comparando porto de 10m com porto de 1 m.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Esses navios não vêm - aqui nem irão lá.

O SR DEPUTADO VASCO FERREIRA - Não por que o tratamento de portos está dragando Santos para 11m?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Vou explicar. Santos está até hoje com barra de 8m50. Agora, depois da instalação da Refinaria de Cubatão e que Santos tem que receber os super-tanques ...

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR. GILBERTO CAMPOS DE ALMEIDA - Levá dragnado para
13m.

O SR. DEPUTADO VASCO FILIPE - mas eu não arrapando Santos pa
ra 11m.

O SR. GILBERTO CAMPOS DE ALMEIDA - ... não. Santos não
está sendo arrapado. Já se jeto ... a dragagem na barra para 13m, por-
que se quer construir uma ilha, para ser desengate das petroleiras.

O SR. DEPUTADO VASCO FILIPE - não não é ... ir-
ger.

O SR. GILBERTO CAMPOS DE ALMEIDA - ... para atender ... a
petroleiras.

O SR. DEPUTADO VASCO FILIPE - Desde 10m para Graveté e 10m
para Campinho. Agora -- ou arrapando a dragagem ou ficando como Ilhéus. O
navio ficará em Campinho ...

O SR. DEPUTADO GILBERTO CAMPOS DE ALMEIDA - Não, quando a barra
tiver em 6m entrarem em Ilhéus.

O SR. DEPUTADO VASCO FILIPE - ... não leve ... a dragagem ce-
cau ...

O SR. DEPUTADO GILBERTO CAMPOS DE ALMEIDA - ... 3m de calado.

O SR. DEPUTADO VASCO FILIPE - ... tem ...

Ouvimos então que Campinho não tem canal de dragagem;
Graveté tem 10m mas precisa de 600.00 m3. Depois intercalamos o irrotor
de Portos sobre ...

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Lhe não dá a avaliação dos volumes é a seguinte: para 7m ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Ilustre colega, isto é sofisticado. Nesse caso, vamos fazer também em Campinho pórtos para 6m com 6 ou 8 com 6. Mas vamos dizer que mesmo para 6m de dragagem. Pela informação do ilustre Engenheiro Cassio de Aguiar, trazida aqui pelo Ofício nº 40 do Ministério de Viação, que nos resultou seguinte: que para construir em Cravatá pórtos e estradas de ferro (porque é pórtos sem ligação alguma), precisamos de Cr Cr 353.909.830,80; para construir em Campinho -- a pedido da Comissão -- precisamos de Cr 273.471.900,00. Há uma diferença, portanto, a favor de Campinho, de Cr 77.938.830,80. Logo, Campinho é melhor. Se Campinho é melhor, como declarou em documento ...

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Respostas absolutamente de acordo com isso.

O SR. GILBERTO CARDO DE LACALHÃES - V. Exa. está propondo pórtos e estradas de ferro.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Permissão.

O SR. GILBERTO CARDO DE LACALHÃES - Mas quem diz que não devemos, pela tonelagem que tem, fazer pórtos e estradas de rodagem e deixar a estrada de ferro para uma fase muito mais avançada?

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - V. Exa. é de pórtos mas também é engenheiro e sabe que uma estrada de ferro é mais barata, com -

DOS

perfil de 1/3.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - r. Presidente, ficou convencido aqui que não se poderia adiantar a questão portuária, porque quando chegarmos na questão da estrada de ferro eu já proverei que ela não deve ser construída.

O SR. DEPUTADO LUIZ TAVARES (PROFESSOR) - Nobre deputado Vasco Filho, vamos discutir a questão portuária e deixar a estrada de ferro para depois.

O SR. DEPUTADO VILDOZINI - Pois bem. Há uma má fé no Departamento Nacional de Portos Tida e demais quando diz que o custo do porto em Campinho é de Cr\$ 169.000.000,00. Vou dizer por que, e o Departamento de Portos tem trabalho a fazer neste sentido. Até aqui foi-me enviado ou melhor, fornecido, pelo Sr. Ministro de Viação. Não está em Cr\$ 1.000.000,00 no presupuesto de que preciso para estudar a área de 1 km. x 1m. E 1 km vezes 1m é igual a 1.000.000m³. Eu calculei com a planta do Departamento de Portos -- está ele aqui -- e cheguei à conclusão de que para colocar a muralha no isótopo de, melhor, no curva batimétrica de menos 10, não é para cá nem para lá, como tentou fazer o nobre Deputado Hildebrando Góes. Eu --10 agradeço-- 1.026m³. Está escrito aqui. Eu queria que o illustre engenheiro me explicasse essa situação de maneira bem clara.

O SR. GILBERTO CALVO DE CARVALHO - Nesse sentido. No anteprojeto feito para Gravata, colocava a muralha em determinada co-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

sição, que a ser feita no terreno, à cota de 5,00, que era a imaginada para a colocação do eixo, estava cerca de 200m de alinhamento. Se V. Exa. multiplicar 13 metros 6 por 20 m -- vamos examinar a situação naquela época -- V. Exa. terá um milhão e meio.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Isso é imaginação.

O SR. GILBERTO CAMPOS DE MACHADO - É cálculo.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Cálculo não. Cálculo é isto que está aqui e de que V. Exa. não fez a revisão. Aqui está o laudo do Departamento de Fortes. Não é invenção minha. Há erro e já chamei a atenção do Ministro da Viação. V. Exa. mandou este projeto deste despacho para o Departamento de Fortes: "Ao Departamento de Fortes, para opinar, sugerindo as medidas necessárias." Eu mandei isto para o Ministro da Viação, que até hoje não opinou. Mandei tudo investigado e não hoje não mereceu qualquer respeito.

O SR. DEPUTADO LUIZ JOUINHO (SR. PRESIDEN) - Com licença.

Qual a diferença de volume que V. Exa. encontra aí?

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - 1.000.000m³, praticamente.

O SR. DEPUTADO LUIZ JOUINHO (SR. PRESIDEN) - V. Exa. acha que são Cr\$ 3.000.000,00?

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente. Vou mostrar a V. Exa.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - V. Exa. quer dar a data do despacho?

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - De Ministro da Viação?

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Sim.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Pois não. É de 18 de janeiro de 1955. Se o ilustre colega quiser o número do processo também sei. É nº 2.199/55.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - O Engenheiro Cândido Levan em consideração todas as objeções que V. Exa. ofereceu ao projeto em Gravata. Pelo Ofício G-551, de 30 de outubro de 1953, quando eu já havia deixado o Departamento, D. L. recomendou ao engenheiro chefe do distrito da Bahia que promovesse com toda a rapidez o levantamento hidrográfico da região de Campinho, em mil metros ao longo da margem e na profundidade de -10 a 1m, pelo lado de terra. O desenho da planta é na escala 15.000 com fundo batimétrico. (Lê-se o Ofício G-551)

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Qual o número desse ofício?

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É o Ofício G-551, de 30 de outubro de 1953, assinado por Gilberto Campos de Aguiar, Diretor Geral de Portos.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Mas que diz esse ofício logo no início?

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - (Lendo) (Lê-se o texto na íntegra.)

"Embora já se haja concluído o projeto sobre referido assunto, em vista de nova localização ferroviária reclamada com encaminhamento urgente com referência à possibilidade e conveniência da lo-

calização e referido pôrto em Crapicho, onde as condições hidrográfi-
cas são efetivamente vantajosas."

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Peço que se registre isso.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Linguagem ^o / nasceu até ago-
ra.

O SR. GILBERTO SANDO DE ALMEIDA - Isso não quer dizer
que os outros não sirvam.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Aqui está o resumo, dicen-
do que foi feito o levantamento hidrográfico com uma polidra, sendo
que a cota mais elevada é de 5m. Ora sendo assim e sendo a cota de seis
pés 3,6, claro está que temos de cortar e não crescer um metro, na
suposição malhada do Departamento Nacional de Portos, Tidos e Canais.

O SR. DEPUTADO LUIZ SOUTO MAIOR (PRIMEIRO) - Sobre o estudo
Vasco Filho, eu sugeriria a V. Exa. que não insistisse nessa maneira de
discutir porque somos técnicos e afinal olhamos o problema cada um sob
um aspecto. O Departamento de Portos estudou o assunto com preocupação
de colocar o pôrto em Caminho ou Graveté ou Barcelos...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Neste vez não.

O SR. DEPUTADO LUIZ SOUTO MAIOR (PRIMEIRO) - ... Socializan-
do acerca sob o ponto de vista técnico. Alguns, como V. Exa., não melhor
a pertença talvez à parte hidrográfico; entao, como o ilustre deputado
Hildebrando Góes acham que a colocação de um pôrto na extremidade de u-
ma península estéril -- e aliás fiz esse estudo com a V. Exa. -- po-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

deria talvez no futuro. Nesta própria parte, eu seria melhor colocar dentro do continente, no interior.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Lobre Deputado Vasco Filho, faço um apêlo a V. Exa. no mesmo sentido que aquele o Sr. Presidente acaba de fazer. Vamos discutir a questão meramente, do ponto de vista técnico.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Vamos.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Faço este apêlo a V. Exa. Não houve maldade alguma. O Departamento estudou o porto de Gravata. Depois o Sr. Deputado Vasco Filho fez a sugestão de colocá-lo ali mesmo. V. Exa. acaba de dizer que o Diretor de Portos mandou que se analisasse a sugestão com toda a isenção. A questão não ficou circunscrita ao Departamento. Este levou-a à resolução do Sr. Ministro da Viação, que na ocasião era o Sr. José Américo. S. Exa. organizou uma comissão para estudar o assunto, composta do Diretor de Portos, o Diretor de ENDF e o seu chefe de gabinete, que é o eminente engenheiro brasileiro, Dr. Luiz Vicira.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - É aliás um grande homem.

O SR. DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Uma das glórias da engenharia brasileira. Essa comissão é que apresentou parecer favorável a Gravata. Não foi só o Departamento de Portos que se pronunciou a favor. Foi essa comissão e o Ministro José Américo então aprovou a decisão pela Portaria nº 490, de 3 de junho de 1953.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O engenheiro Luiz Va
não estudou o assunto mas, conforme documento que tenho na ma
louvou-se na informação de V. Exa.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Isso me honra
Que uma das glórias da engenharia brasileira se tivesse louvado na ex-
posição de um modesto engenheiro brasileiro.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDENTE) - Vamos conti-
nuar com o assunto em debate mas esta presidência pede serenidade na
discussão.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Peço que V. Exa. vá tirando
as aparas, porque como engenheiro sei apenas tratar das questões obje-
tivamente, como administrador que tenho sido desde os primeiros dias
de minha carreira profissional. Mas essas coisas precisam ficar escla-
recidas. Por exemplo, essa questão do quilômetro é fantasia. É preciso
esclarecer que isso representa contra a localização em Campinho 13 km.
Gra, 109.000 menos 13.000 já fazem cusse 96.000km.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO (PRESIDENTE) - Mas V. Exa.
poderia perguntar ao ilustre engenheiro Diretor do Departamento se o
Departamento de Portos viu a possibilidade ou sentiu falta de V.
Exa. aponta.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Faço ao prezado colega En-
genheiro Cândido de Menezes a pergunta do nosso presidente.

O SR SILBERTO CÂNDIDO DE MAGALHÃES - Nobre Deputado Vas-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

co Filho, acabou de fazer um esboço simples do que era o volume a ser aterrado. Essa cota de +3 era de fato um pouco alta.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - V. Sr. fez um cálculo e eu outro.

O SR GILBERTO CANDIDO DE MACHADO - Então são dois cálculos. Mas temos que considerar esse cálculo, porque isso eu não estou inventando. São 10m mais 3,50, isto é, 13,50. Multiplicação por 300m ...

(Os Srs. Deputados interpolantes se afastam dos microfones e agrupam-se em torno da mesa da presidência, dirigindo-se ao de conta quase em tom coloquial, inaudível ao taquígrafo)

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO (REPÚBLICA) (Ainda durante 5 minutos após a última frase apercebida pelo taquígrafo) - Quanto sobre a conveniência de levantarmos a sessão, em vista de estar ficando uma sessão noturna para hoje.

(Todos concordam com a sugestão do Sr. presidente)

O SR DEPUTADO LUIS TOURINHO (REPÚBLICA) - Nesse caso, - agradeço a presença do ilustre Diretor do Cortes e a todos os componentes da Comissão e declaro encerrada a sessão.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

§ § §

REUNIÃO DE 14 DE NOVEMBRO DE 1956

§ § §

REUNIÃO DA COMISSÃO
(1a. (2) PARTE)

§ § §

PRESIDÊNCIA DO SR. CROACY DE OLIVEIRA

SECRETÁRIA: LUCÍLIA AMARINHO DE OLIVEIRA

§ § §

TAQUÍGRAFO:

MILTON MARQUES

§ § §

GRAVADOR:

JAIR ABRANTES

Presidente - Sr. Deputado Croacy de Oliveira

Taquígrafo: - Milton Marques

=====

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Havendo o número, está aberta a sessão.

Antes de passarmos à matéria que nos vai prestar realmente a atenção, pergunto aos Srs. Deputados se podemos dispensar a leitura da ata que já é conhecida de todos.

Se nenhum dos Srs. Deputados tem algo a opor, vou dispensar a leitura da ata. (Pausa)

Dispensada a leitura e dou por aprovada, faço à manifestação dos Srs. Deputados.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sr. Presidente, estou notando a falta do ilustre engenheiro Roberto Canedo de Magalhães, Diretor do Departamento de Portos Rios e Canais. Ficou acertado -- V.Exa. não estava presente -- que S.Sa. compareceria hoje novamente para, pegando o fio da meada, continuarmos a discussão.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. tem toda razão. Já tomei as providências para que S.Sa. nos informe dos motivos por que não compareceu à reunião para a qual estava convocado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Voltando aos nossos entendimentos, o Professor Maurício Jopper mandou pedir desculpas a V.Exa. por não poder vir hoje aqui. S.Sa. acaba de regressar do estrangeiro, talvez tenha chegado anteontem, mas terá muito prazer

já na próxima sexta-feira em transmitir o seu ponto de vista a esta Comissão. É um grande professor da Cadeira de Portos Rios e Canais da Universidade do Brasil e é realmente interessante ouvir os essa grande autoridade.

Nestas condições, pediria a V.Exa. que comunicasse à Comissão que ficava acertado que sexta-feira estaria aqui presentes para ouvir o Professor Maurício Jopper e, naturalmente, interrogá-lo.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Tomo conhecimento da informação do eminente colega e queria aproveitar o ensejo para sugerir à Comissão o seguinte. Na sessão de hoje, ouviríamos essas duas correntes principais, uma liderada por V.Exa. e outra, pelo eminente patricio, Deputado Hildebrando de Góes. Colheríamos os dados, os elementos indispensáveis à formação da convicção de cada membro deste órgão e organizaríamos uma série de quesitos que seriam apresentados a esses dois grandes técnicos. Assim, ao invés de ouvir os os debates entre o Dr. Canedo e o Dr. Jopper, formularíamos, face já à discussão dessas duas correntes, os nossos quesitos, as nossas consultas, as nossas perguntas àqueles dois grandes técnicos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Nessas condições, não seria interessante...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - A vinda do Dr. Canedo hoje e, sim, na sexta-feira.

Digo, de antemão, que não acredito que ultimemos os nossos trabalhos na reunião de hoje. Conforme o destino das nossas discussões nesta tarde e dos trabalhos de sexta-feira, é bem possível que tenhamos que dir aos dois locais, Gravatá e Campinho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Já fui.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Mas a maioria da Comissão não foi. Poderei, inclusive, conforme o andamento dos nossos trabalhos, tomar ex-officio essa providência, como presidente deste órgão técnico da Casa.

Sugeriria, então, se não houver nenhuma limita e nenhuma ponderação, que debatêssemos em família, ou nessas duas grandes correntes de opinião e nos reservássemos para na próxima sexta-feira fazermos as perguntas e os quesitos àqueles dois grandes técnicos a que nos referi os há pouco. Estão de acôrdo os Srs. Deputados. (Pausa)

Fica, nestas condições, assentada esta providência.

Tem a palavra o eminente Deputado Sr. Vasco Filho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sr. Presidente, quero fazer um pequeno histórico dêsse porto de Campinho na Baía de Marauí. Quando elaboramos aqui o Plano Nacional de Viação, fizemos a divisão. Esse Plano de Viação foi apresentado em 1948, e estudado em 1949. Foi Relator o eminente Deputado Eunápio Queirós. Como Deputado baiano, senti que perdemos o PT-4, ou a es-

trada de ferro que ligaria Salvador-Formosa ao Estado de Goiás. Para que recuasse a Bahia o PT-4, julguei, como representante por aquêle Estado, do meu dever interferir. Chamei o Político às falas, o nosso eminente e saudoso colega Engenheiro Edson Passos. Ele provou por a mais b que Salvador não teria nunca um transporte econômico, dada a sua péssima posição geográfica e dadas as suas condições topográficas desfavoráveis, desde o Rio de Contas, Paraguaçu até Salvador. Efetivamente, são 500 e tantos quilômetros de estradas inteiramente imprestáveis. Por exemplo: na chegada e saída de Cachoeira, há rampas de 3,6. É o entroncamento de todo o sistema de tração daquela região.

~~Meti-me~~ Meti-me, então, pelo Rio de Contas abaixo e fui a Itacaré, em busca de um porto de mar. Surgiu, em primeiro plano, Ilhéus. Procurei elementos do Departamento de Portos e verificamos que Ilhéus, infelizmente, não tem condições naturais para ser porto além de seis metros de calado, de custosa dragagem.

Fui, a seguir, à célebre ~~Bahia~~ Baía de Marauí, já decantada desde 1861 pelo grande Almirante Mouché que tantos e tão bons serviços prestou ao Brasil no levantamento de suas costas. O porto seria, então, o da Baía de Marauí.

Procurei o chefe do Distrito de Salvador, o Dr. Aníbal. Disse ele que havia escolhido um lugar -- Barcelos. Comecei a trabalhar para Barcelos e apresentei a emenda que

o illustre Deputado Hildebrando Góes mencionou na sessão passada.

Mais tarde, procurei o então Diretor de Portos, hoje illustre Deputado Hildebrando Góes. Declarou-me êle que encontrara outro lugar melhor, que era Gravatá.

Apresentei emenda para Gravatá. Na Bahia, fui procurado, como sempre acontece, por um grupo de engenheiros. Este grupo me mostrou que a solução de Gravatá seria errada, e a certa seria a de Campinho. Não foi, portanto, idéia minha.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Quer dizer que V.Exa., face às informações do eminente engenheiro e patricio Hildebrando Góes, estaria, de início, inclinado a aceitar a instalação do porto em Gravatá.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Posteriormente, melhor estudando o problema e em face a informações de outros engenheiros que trabalham naquela região, V.Exa. passou a dar preferência a Campinho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - A campinho.

D. INTERROGADO

O SR/HILDEBRANDO GÓES - Permite um aparte?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Com prazer.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - A preocupação do illustre Deputado Vasco Filho, na escolha de um porto para a Bahia de Marauá preliminarmente se dirigiu para Barcelos. S. Exa., de início, apresentou emenda, que tive, aliás, ocasião de ler na última sessão, localizando o porto em Barcelos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente. Dada a informação do Departamento de Portos.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Depois S.Exa. me procurou, no cargo de Diretor dos Portos, e fiz ver a S.Fxa. que a localização do pôrto em Barcelos não era favorável, visto o enorme volume de g dragagem que seria necessário realizar para se alcançar o fundo da Baía de Marajó, para se chegar a Barcelos. Um pouco mais ao Norte parecia existir um lugar -- Gravata -- pelo qual o Distrito de Portos da Bahia se batia com muito interesse.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. sabe informar, nobre Deputado Hildebrando Góes, se o illustre Deputado Vasco Filho, nessa oportunidade, manifestou sua opinião favorável ao pôrto em Barcelos, face a um ponto de vista expellido pelo Departamento de Portos?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Acho que não. Sou contrário. Mostrei a S.Exa. que o pôrto não poderia ser localizado em Barcelos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Faço essa pergunta ao eminente Deputado Vasco Filho. Sou o catalizador, o ponto de convergência, peço a V.Exa. que, por obséquio, se dirija a mim.

V.Exa. ao externar-se favoravelmente à instalação do pôrto em Barcelos, fundou-se numa opinião do Departamento de Portos?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente. Não na do Diretor Geral ...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente, - Está pendida por quem?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - ... que era, então, o hoje Deputado Hildebrando Góes, mas do chefe do Distrito, que era o Dr. Aníbal de Araújo Lima.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, -Presidente - Está esclarecido o assunto.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Este engenheiro, que talvez não tivesse ainda os trabalhos concluídos, me indicou Barcelos. Assim, por indicação daquele órgão do Departamento de Portos, comecei a trabalhar para Barcelos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - São os quiproquós em relação aos quais estou atento para evitar conflitos de opinião e possamos, aos poucos, convergir para caminhos mais amenos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Se Deus quiser.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - V.Exa., ao declarar que o Departamento de Portos Rios e Canais deu uma opinião favorável a Barcelos, não se refere à gestão do Deputado Hildebrando Góes.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - À gestão d'êlo, mas com o conhecimento d'êlo. Quem me deu a informação foi o Chefe do Distrito .

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Não foi uma informação, em caráter oficial, do Departamento de Portos, mas, sim, uma opinião pessoal do Chefe do Distrito.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Uma informação oficial do Chefe do Distrito.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Pois não. Onde poderíamos tomar conhecimento desta informação?

O SR DEPUTADO HILD BRANCO GÓES - Acho que foi verbal.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Foi verbal ou escrita?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Foi verbal, na presença de cinco ou seis funcionários, entre eles o Dr. Deusdith.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Foi, então, oficiosa, não foi informação oficial, por escrito. Não foi, portanto, em caráter oficial.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - É muito interessante tocarmos nesses pontos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - A dele também foi oficiosa.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - (Dirigindo-se ao Sr. Deputado Hildebrando Góes) - A informação de V. Exa. na oportunidade também foi oficiosa, não oficial.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - No momento, expressei o ponto de vista do Departamento.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Há alguma coisa por escrito, referente a essa manifestação de V.Exa.?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não. O Deputado Vasco X Filho me procurou e disse que ia apresentar a emenda a cuja leitura procedi na sessão transata.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Sei. Dando preferência a Barcelos.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Como o ano anterior ~~ix~~ o Deputado Vasco Filho havia apresentado uma emenda semelhante, localizando o pôrto em Barcelos, dei o meu ponto de vista inteiramente contrário à sua localização em Barcelos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Não por escrito.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não por escrito, porque foi uma conferência.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, -Presidente - Com o próprio Deputado Vasco Filho.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Perfeitamente. Disse a S.Exa. que, em face dos esclarecimentos, das informações prestadas pelo Distrito de Portos de Salvador, o Departamento optava pela localização do pôrto não em Barcelos, como o Deputado Vasco Filho havia proposto no ano anterior...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Face

às informações...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Do Chefe do Distrito

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - ... do
Chefe do Distrito.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Mas aceitava a localização em Gravata, que era no continente, ao Sul de Campinho.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Eminente Deputado Hildebrando Góes, a opinião de V.Exa. evidentemente é de peso e há de influir na nossa decisão.

V.Exa. se referiu à dragagem, que é um inconveniente, porque evidentemente encarece. Para a localização em Barcelos havia esse inconveniente.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Era um pulo muito elevado.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Ouvi perfeitamente a declaração de V.Exa. há pouco. A dragagem é um ~~em~~ inconveniente porque encarece. É o caso do porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não é somente a questão do preço.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Há outros problemas.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não é só a questão do preço, porque há portos onde a dragagem não pode, absolutamente, ser dispensada.

Santos, por exemplo, draga 1.000.000 metros cúbicos por ano, para conservar sua profundidade,....

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, - Presidente Evidentemente, o ideal seria não haver π dragagem.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - ... 300.000 Recife, e 200.000 Fortaleza.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, - Presidente - Rio Grande é uma coisa fabulosa.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Buenos Aires são milhões e milhões de metros cúbicos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, - Presidente - É um inconveniente: despesas.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Só conheço dois portos no Brasil que dispensam a dragagem intermanente: Salvador e Manaus. Todos os outros portos brasileiros necessitam, a prazo mais ou menos curto, de dragagem permanente de conservação.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, - Presidente - Para esclarecimento desta Presidência, pergunto π ao eminente Deputado Hildebrando Góes se em Gravatá não há necessidade de dragagem.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Absoluto não. Explico a V.Exa. o que se dá em relação à dragagem.

Como estamos numa comissão de técnicos, e engenheiros, gostaria de fazer um ligeiro croquis. Os engenheiros só sabem falar apoiados em desenho. Havendo aqui um quadro negro, eu poderia

fazê-lo.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Disponha. V. Exa. também tem os funcionários à sua disposição.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - A situação pode ser representada do seguinte modo: temos a linha do continente e temos a linha da restinga arenosa; a linha do continente, onde se acha situada Gravatá e a linha da restinga arenosa, ao fim da qual se acha situado Campinho. Quase em frente, um pouco ao Sul, distante apenas 13 quilômetros, acha-se localizada Gravatá.

Hidrográficamente, a situação dos dois portos é exatamente idêntica. São portos que têm a mesma profundidade, 10 metros mais ou menos e estão perfeitamente abrigados contra ventos de todos os quadrantes.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Quer dizer que o calado aí se equivale.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Vou chegar a minúcias sobre essa situação.

São portos abrigados contra os ventos de todos os quadrantes; são portos que têm profundidade, em maré mínima, de 10 metros e cujo fundo oferece absoluta segurança para as lanchas.

Em frente a Gravatá, há um ancoradouro com cerca de 8 quilômetros, com uma largura média de 450 metros, numa profun-

didade de 10 metros em maré mínima, podendo abrigar cerca de 50 navios. Até 8 quilômetros, há um vasto ancoradouro em -- as provas constam do processo do Departamento de Portos -- que pode abrigar uma grande esquadra, com profundidade em maré mínima de 10 metros. Cinco quilômetros depois de Campinho, nessa cidade a 13 quilômetros, há um alto fundo onde a profundidade baixa, em maré mínima, a 6 metros.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Logo...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É preciso considerar, entretanto, que a Maré na Baía de Marau é de 2,60 metros.

Isso significa que, em maré média, -- quando temos pelo menos 1,30 metros -- teremos uma profundidade média de 7,30 metros.

O Porto de Porto Alegre, que tem um movimento de 3.500.000 toneladas por ano, como V.Exa. sabe, mais do que o do Rio Grande, que tem 9 metros de calado na barra, apresenta apenas cinco metros e cinquenta. O Porto de Rosário, em Buenos Aires, o segundo porto da Argentina, tem um movimento de 5.000.000 de toneladas anualmente, com uma profundidade de apenas 7 metros, muito inferior, portanto, à de Gravata, cujo movimento, durante muitos anos, não ultrapassará 200.000 toneladas, como vou provar.

Tive ocasião de demonstrar que esta questão de calado dos navios para a América do Sul depende, fundamentalmente, das

condições de Buenos Aires. Buenos Aires é que fixa o calado da navegação para a América do Sul, devido ao seu enorme movimento de carga, assegurando, assim, um frete de retorno compensador. O primeiro canal de Buenos Aires, o canal Norte, tem apenas oito metros, pouco menos do que Gravataá terá, sem a menor dragagem; o segundo canal tem 9 metros.

O Boletim do Congresso Internacional de Navegação diz que os navios que vêm ~~xx~~ à América do Sul têm um calado que varia de 7,50 ~~metros~~ a 8 metros. São navios de tipo médio, ou mistos -- passageiro e carga -- ou somente de carga.

Essa, portanto, é a média geral, salvo casos especiais como o porto de Santos que atualmente já está com 8,50 metros; mas, em virtude da instalação da refinaria de Cubatão, vai fazer a dragagem da barra até 13 metros para receber os super-tanques. Os tanques atualmente deslocam 32.000 toneladas. Mas já se está aumentando para 40.000 e já se pensa em navios para 60.000 toneladas. No entanto, deste caso Gravataá está excluído.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, ^{Presidente} = Qual o maior calado, o de Copinho ou de Gravataá?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - = Nesta coisa, são 10 metros mais ou menos.

Posso ler, aliás, declaração do Diretor dos Portos que esclarece muito bem. Faço a atenção dos meus colegas para os termos do ofício 125, de 27 de janeiro de 1956, ao Ministro da

Viação, sôbre a assuntox. Diz êle aqui, logo na segunda página:

(Lê) " Canal de Acesso - ... (leitura) ... hidrográfico "

Creio que o que disse está sendo confirmado, num
ofício do Professor Canedo Magalhães ao Ministro da Viação.

(Lendo) "A amplitude é de 3,60 metros".

É outra confirmação.

(Lendo) (Num pequeno trecho... ...navios".

Devo esclarecer aos nobres colegas que 80 metros
é a largura do Canal de Buenos Aires, o maior pôrto da América do
Sul.

São, em menos 7 metros, 55.000 metros cúbicos
cuja dragagem pode ser realizada por apenas Cr\$1.000.000,00;
menos de 8 metros são 200.000 metros cúbicos, cuja dr ~~agem~~ custa-
ria ~~em~~ apenas Cr\$4.000.000,00.

Isso significa que, a meu ver, no momento com o
tipo de navegação que se faz normalmente com o auxílio da maré,
não seria preciso dar a Gravata mais do que 7,30 metros. Mas não
há desvantagem nenhuma em que se faça uma pequena dragagem que
importa em Cr\$4.000.000,00 e se dê então ^a esse canal de acesso
com 13 ~~metros~~ quilômetros, uma profundidade, em maré mínima, de
8 metros. Com o auxílio da maré média, de 1,30 metros, o canal
de acesso entre Campinho e Gravata ~~passaria~~ passaria a 9,30
metros, superior às profundidades que tem o Canal de Buenos
Aires, importando numa pequeníssima despesa de Cr\$4.000.000,00.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Queria saber de V. Exa. se essas providências poderiam também ser tomadas em relação a Campinho.

O SR DEPUTADO HILDEBRANGO GÓES - Gravatá tem 10 metros; Campinho também 10 metros.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Quer dizer que as condições de calado se equivalem.

O SR DEPUTADO HILDEBRANGO GÓES - Equivalem-se, em frente a Gravatá e em frente a Campinho. Como acabei de dizer, em frente a Gravatá, temos um ancoradouro de 8 quilômetros com 450 metros de largura e 10 metros de profundidade. Só aqui, a cinco quilômetros de Campinho, o canal de acesso tem êste alto fundo.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Presidente - De acôrdo com aquêle mapa que ali está afixado (aponta), há formação de dunas e os técnicos declaram que se faz mister a dragagem, numa longa extensão, justamente nesses quilômetros.

O SR DEPUTADO HILDEBRANGO GÓES - Estou justamente dizendo que se quisermos baixar êste alto fundo, que atualmente tem 6 metros, basta dragarmos 55.000 metros cúbicos, com uma despesa de um milhão de cruzeiros.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Pois não.

O SR DEPUTADO HILDEBRANGO GÓES - Se, em lugar de 7 metros, quisermos baixar mais, a 8, poderemos fazê-lo, dragando 200.000 me-

4 mil metros cúbicos...

O SR HILDEBRANDO GÓES - Não. Isso não quer dizer que seja de ano a ano. O prazo não se pode precisar, mas, possivelmente, demorará muito.

O SR LUIZ TOURINHO - O fundo da baía é de areia ou de rocha dura?

O SR HILDEBRANDO GÓES - De areia, tanto em frente a Gravata, como em frente a Campinho.

Posso ler esta declaração:

"Anconadouro - Gravata O fundo de areia e logo oferece a mais completa segurança para as âncoras dos navios".

Isto já está dito no ofício do Diretor de Portos e Navegação.

Mas, como dizia eu, ^{seria necessário apenas} ~~uma~~ dragagem insignificante de ~~400.000~~ ^{40.000} metros cúbicos. V.Exa. sabe que, em Recife, o Governo do Estado, que é concessionário, tem necessidade de dragar anualmente 300.000 metros cúbicos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - É um grave inconveniente para um porto.

O SR HILDEBRANDO GÓES - Mas acontece com todos os portos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Em Porto Alegre, frequentemente os navios são obrigados a tirar lastro e a descarregar naquelas barcaças. Mas, como diz V.Exa., é uma coisa

tros cúbicos, com uma despesa de Cr\$4.000.000,00.

Temos, inicialmente, aqui 10 metros (aponta), ^{calado} /que se
prlonga nessa distância de 8 quilômetros e, depois, baixa de 10 até
6 metros.

Pode-se, como disse, baixar para 7 metros, com uma
dragagem de 55 metros cúbicos e uma despesa de Cr\$1.000.000,00 ou,
então, para 8 metros.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, -Presidente - E a
formação de novos bancos?

O SR HILDEBRANDO GÓES - Possivelmente não se verifica-
rá.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Pois
não.

O SR HILDEBRANDO GÓES - Devo dizer que esta é uma si-
tuação ainda a verificar-se. Possivelmente, devido à formação exis-
tente no terreno, a meu ver, não se verificará isto.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Não é
uma afirmação categórica.

O SR HILDEBRANDO GÓES - Não posso assumir a responsa-
bilidade de fazer uma afirmação categórica nesse sentido.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - É uma hipótese.
Estamos no domínio das hipóteses. Se, por exemplo, verificarmos a
formação periódica desses bancos de areia, a dragagem será num total

CÂMARA DOS DEPUTADOS

a se verificar, a se estudar.

O SR HILDEBRANDO GÓES - A minha impressão é a de que V.Exa. se está preocupando com um cubo mínimo de dragagem. São apenas 4.000 metros cúbicos.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Não é apenas isto. Estou-me preocupando com outros aspectos, face ao que nos revela aquêlê mapa que ali está.

Queria fazer uma pergunta, mas sem interromper V.Exa. Assim, à medida em que V.Exa. prosseguisse em sua exposição, eu faria as minhas perguntas, porque de Engenharia só entendo de Agrimensura. Apenas sou Engenheiro Agrimensor. O meu dever é tão somente, como Presidente desta Comissão, orientar os trabalhos a fim de que os técnicos que aqui tão bem ocupam seus lugares nos esclareçam e nos conduzam a uma solução fez para os interêsses da coletividade.

O SR HILDEBRANDO GÓES - É o objetivo de todos nós.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, -Presidente - Dêsse modo, à ~~xxx~~ proporção que V.Exa. fôr expondo a matéria,..

O SR HILDEBRANDO GÓES - Pode interromper-me à vontade.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Quero ter êsse prazer.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Os portos cuja conservação não dependem de dragagem são portos protegidos por Deus. Só conhecimento no Brasil dois: o de Manaus e o de Salvador. Os demais dependem.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Mucuri necessita de uma dragagem de 200.000 metros cúbicos por ano; Recáfe, de 300.000 metros cúbicos; Santos, de um milhão de metros cúbicos; Buenos Aires de muitos milhões de metros cúbicos. Buenos Aires tem uma frota de 30 dragas permanentemente em ação naqueles canais. É muito raro não haver dragagem. Mesmo que se verificasse o assoreamento no canal neste cubo, o que, absolutamente, não se dará, a despesa sôbre a tonelagem que passasse pelo canal seria insignificante.

Mas, dizia ~~xxxx~~ eu que ~~xx~~ uma pequena dragagem, aprofundando de 6 para 8 metros, colocava Gravatá em situação de acesso superior ao maior pôrto da América do Sul -- Buenos Aires -- que tem 9 metros.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Aproveitando a dissertação de V.Exa., o nobre Deputado não entende, como técnico, um inconveniente o aumento da distância, principalmente se se ~~xxxx~~ tiver ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Ao contrário.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - ... que estabelecer o transporte, por exemplo, ferroviário ou mesmo rodoviário? É o que estou observando da exposição de V.Exa. É apenas curiosidade minha, mas se temos 13 quilômetros, somados, evidentemente, à formação que ~~revela~~ aquêle mapa, à distância, que será muito maior, da estrada de ferro a partir de Gravatá ...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não há isto. É um

CÂMARA DOS DEPUTADOS
equivoco.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Virtualmente, há.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não há, absolutamente. Quero dizer ao nobre Presidente que S.Exa. labora num equivoco. O cumprimento virtual médio, tanto para Campinho, como para Gravatá, é exatamente o mesmo.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Absolutamente!

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Estamos inquirindo o eminente Deputado, não o estamos contestando. Estamos apenas colhendo dados e informações. Pediria, assim, ao eminente Deputado Vasco Filho que aguardasse para contestar S.Exa. oportunamente. É uma questão de orientação.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - V.Exa. me dará a palavra ainda hoje.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Hoje. É uma questão de ordenação dos nossos trabalhos. Quando chegar a vez de V.Exa., eu farei as mesmas perguntas. Estou no papel de "advogado do diabo" para colher dados e informações que serão úteis aos próprios membros da Comissão.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sr. Presidente, na reunião passada, dividimos a matéria em três partes distintas. O nobre Deputado Sr. Hildebrando Góes defende tecnicamente Gravatá e eu, defendendo, tecnicamente, Campinho. Não devemos misturar as três partes do assunto.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - V.Exa. tem razão, mas, se consentir, satisfarei a curiosidade do nosso Presidente.

O SR DEPUTADO CROCY DE OLIVEIRA, Presidente - É curiosidade da Presidência, Sr. Deputado Vasco Filho, que frutificará. Será de ótimos resultados para os nossos trabalhos e tem um fundo psicológico que V.Exa., melhor observando, notará e concordará com a Presidência.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Sr. Presidente, a distância real de Ubaitaba a Gravata é de 61 quilômetros; para Campinho, são 84 quilômetros. Isto nada significa em transporte ferroviário, o que importa é o comprimento virtual. Mas esse comprimento virtual tem que ser tomado em dois sentidos. O comprimento virtual médio para Gravata não é de 126 quilômetros. Para Campinho é de 121 quilômetros, daí uma diferença insignificante de 5 quilômetros.

O SR LUIZ TOURINHO - Esse cálculo de comprimento virtual...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É feito pela fórmula
(?)
de Stils.

O SR LUIZ TOURINHO - ...x é uma coisa difícil. Poderia mo reduzir o comprimento virtual da estrada de ferro anterior com um traçado aerofotogramétrico. Este traçado poderia melhorar. Não podemos basear-nos em elementos sujeitos a variações.

O SR DEPUTADO CROCY DE OLIVEIRA - Pergunto ao eminente

CÂMARA DOS DEPUTADOS

te Deputado Luiz Tourinho se as condições topográficas da região não poderão alterar consideravelmente o custo da construção da estrada de ferro.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Como engenheiro, só poderei dar uma opinião após estudar o local. Se a região mais a Oeste é montanhosa e a região da península é arenosa, a consolidação da estrada ~~xxxxx~~ vai ser difícil.

Há quantos anos foram feitos êsses traçados.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Há um ano e pouco.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Mas não foram lançados os recursos da aerofotogrametria. Assim como hoje não é possível operar-se um cidadão sem uma radiografia, também o engenheiro não pode enfrentar problema de comunicação sem o auxílio da aerofotogrametria.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Estudei a Rio-Bahia desde o reconhecimento à conservação. Desafio V.Exa. -- de engenheiro para engenheiro -- a escolher, com a aerofotogrametria ou sem ela, melhor traçado do que aquêle.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Se lançar a aerofotogrametria sobre o seu traçado da Rio-Bahia, V.Exa. vai verificar que foram cometidos erros. Êsses erros são evidentemente humanos. Mas seria a mesma coisa que um médico operar hoje em dia um doente sem tirar uma radiografia.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - A aerofotogrametria não

CÂMARA DOS DEPUTADOS

faz milagres.

(Trocam a parte os Srs. Deputados Vasco Filho e Luiz Tourinho).

O SR PRESIDENTE - (Deputado CROACY DE OLIVEIRA) - Atenção! Pediria aos nobres Deputados que dirigissem suas perguntas ao nosso prezado companheiro Deputado Hildebrando Góes, ao invés de se estabelecer a polêmica.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Queria deixar este ponto bem claro: o comprimento virtual de ambas as estradas teria que ser verificado desde o reconhecimento, a locação, enfim, o estudo completo delas.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. então reputa necessária a ida da Comissão para examinarmos in loco as condições.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Absolutamente. Nem examinando ~~em~~ in loco. O engenheiro, de golpe de vista, não pode decidir por esta ou aquela estrada. Ele é um cego no meio do terreno.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Qual a providência, quais os elementos de que careceria a Comissão?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Deveria pedir ao DNEF que refizesse os estudos pela aerofotogrametria.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - De acordo com os estudos procedidos há cerca de um ano, conforme informação

do eminente e digno Sr. Deputado Vasco Filho...

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Há certo equívoco, porque, quando deixei o Departamento de Portos, já conhecia êsses estudos, e deixei já há dois anos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Tenho informação parece-me que posterior à saída de V.Exa. -- parece-me, não posso precisar -- de que já estava em conclusão o traçado da serra, em que a aerofotogrametria poderia influir. Porque a outra parte é de vales e a aerofotogrametria não muda vales de jeito nenhum, e...

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não muda vales mas descobre caminhos.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - ... tôdas as gargantas anteriores àquela última foram estudadas. Foram feitas cinco variantes na linha de Gravatá. A linha de Gravatá era tida como de 72 quilômetros. Como tínhamos rampas, já determinadas em 1 e 2, não adiantava fazer um perfil, variando na chegada, porque também o perfil de tração já estava prejudicado. Então, o critério que se adotou foi fazer uma rampa de começo a fim, de forma que se tivesse um perfil de tração já determinado. Foram feitas cinco variantes ~~as~~ / ~~daí~~ eu não ter nenhum receio dessa aerofotogrametria -- e das cinco escolhemos a menor. ~~as~~ Não acompanhei os trabalhos, mas os examinei no Departamento de Portos ~~as~~ e posso dizer que houve uma redução de 72 para 61 quilômetros -- portanto, 11 quilômetros -- devido ao contorno.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - A que altitude vai a garganta?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - De 50, vai a 125.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - 125 é a garganta mais alta?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sim. São cinco gargantas. Se V.Exa. olhar para aquêle traçado encontrará cinco gargantas.

Como vê V.Exa., não morro de amores por Campinho nem por Gravatá. Morro de amores pela melhor solução da Baía de Marau. É esta a minha paixão.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Muito menos eu que nada particularmente tenho com a Bahia. Sou apenas um brasileiro desejoso que se dê um pôrto para exportação de cacau. Estou estudando o assunto e já li a exposição do Relator. Tenho conversado com o Deputado Hildebrando Góes e me reservo para opinar ao final, por escrito.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Será muito valioso o pronunciamento de V.Exa., como grande técnico e notável engenheiro, máxime em estradas de ferro e de rodagem.

O SR DEPUTADO CROCY DE OLIVEIRA, Presidente - Sugeriria o seguinte. Ouviríamos o Deputado Hildebrando Góes e faríamos as perguntas a S.Exa. para evitarmos a ~~na~~ digressão e a perda de tempo.

Assim, deixaríamos o Sr. Deputado Hildebrando Góes opinar e os Deputados que desejassem fariam as perguntas a S.Exa. Em

CÂMARA DOS DEPUTADOS
 expenderia seus pontos de vista o nobre Deputado Vasco Filho.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Quando chegar a minha vez, falarei.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Vou continuar em minha apagada exposição. (Não apoiados).

Considerando o problema sob seu aspecto portuário, verifica-se que tanto Gravatá como Campinho, hidrográficamente, apresentam as mesmas condições. É a primeira premissa que retiro da minha exposição: apresentar as mesmas condições hidrográficas, mesmo contra a agitação das árvores, contra os ventos reinantes, a mesma profundidade de ancoradouro. Agora, outra condição precípua que se tem que atender na escolha, na localização de um porto é a sua interconexão com a hinterlândia.

Os meus nobres colegas me permitam que deixe para depois destas considerações sobre a definição de hinterlândia, a demonstração de que Gravatá ou Campinho não deve ser ligada ~~xxxxxx~~ à hinterlândia por meio de uma estrada de ferro. Vou afastar completamente a hipótese de que se deve construir uma estrada de ferro. Vou demonstrar que, em absoluto, não se deve cogitar de construir mais uma estrada de ferro deficitária no Brasil.

O SR DEPUTADO MARCOS PARENTE - Sr. Presidente, desejo fazer uma proposta no sentido de que, para melhor esclarecimento, fôsse adotado o seguinte critério. Acabamos de ouvir o nobre Deputado Sr. Hildebrando Góes que, com muita clareza, expôs seu ponto de vista, de-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

fendendo-o, como é natural. Citou S.Exa. documentos e dados sobre as condições hidrográficas e as demais condições ~~em~~ que caracterizam o pôrto de Gravatá ou de Campinho. Parece-me que S.Exa. já vai entrar no problema da interligação do pôrto.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É a definição de hinterlândia, condição precípua para escolha do local.

O SR DEPUTADO MARCOS PARENTE - Perfeitamente. Mas queria sugerir, já que conhecemos a opinião do Sr. Deputado Hildebrando Góes sobre as condições do pôrto, que ouvíssemos o Sr. Deputado Vasco Filho a respeito dessas mesmas condições.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Presidente - A questão, nobre Deputado Marcos Parente, é de orientação dos trabalhos da Comissão que, a meu ver, deve ser dada pelo Presidente.

O SR DEPUTADO MARCOS PARENTE - Mas cabe a qualquer Deputado, Sr. Presidente, fazer proposta. Se V.Exa. não concordar...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - É que conhecemos as condições em que ocorreram os debates na sessão anterior e estamos justamente procurando evitar que os de hoje se acalorem. Demais, já havíamos proposto -- e foi aceito pelos membros da Comissão -- que o nobre Deputado Sr. Hildebrando Góes faria sua exposição e seria inquirido pelos companheiros da Comissão. O nobre Deputado Sr. Vasco Filho anotará os pontos que lhe parecerem controvertidos e, na devida oportunidade, refutará os argumentos do eminente engenheiro pa-

trício Hildebrando Góes.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Será hoje.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Sera hoje, se Deus quiser.

Pediria, assim, ao nobre Deputado que me auxiliasse na condução dos trabalhos. A minha preocupação exclusiva é evitar calor exagerado nos debates.

O SR DEPUTADO MARCOS PARENTE - Não está havendo calor exagerado.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Mas houve na sessão passada.

O SR DEPUTADO MARCOS PARENTES - Acontece, Sr. Presidente, que há duas autoridades que conhecem o problema. Para nós, que estamos um tanto desambientados, seria mais fácil julgar comparando imediatamente. Confesso a V.Exa. que se pudesse alvitrar que ouvíssemos os contra-argumentos da outra parte para já agora formarmos juízo com relação à esta primeira parte do problema.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Já é matéria vencida, nobre Deputado. Foi o que a Comissão preferiu. V.Exa. poderá fazer qualquer pergunta. O Deputado Vasco Filho, pelo que ficou decidido aqui, é que não tem o direito de contraditar por ora o Sr. Deputado Hildebrando Góes. Mas V.Exa. tem o direito de fazer quaisquer perguntas.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Eu me referi à questão de transporte ferroviário ou do transporte rodoviário apenas incidentalmente, mesmo porque é um dado absolutamente necessário para determinação do hinterland portuário.

Sr. Presidente, afastada a hipótese que depois me encarregarei de demonstrar com os argumentos que possuo, da ligação ferroviária, cairemos no caso da ligação rodoviária dos dois portos com o interior.

É ponto pacífico hoje que os transportes rodoviários podem alcançar facilmente uma distância econômica de pelo menos 200 quilômetros. Quando se pavimentam as estradas, esta distância pode ser, pelo menos, dobrada, como acontece no caso da Rio-São Paulo que tem 400 quilômetros e um tráfego intensíssimo nos dois sentidos.

Mas tomemos a distância mínima de 200 quilômetros. Em frente a Gravatá, há a ligação da estrada Gravatá-Ibirataia-Jequié; toda essa região ao Norte do paralelo de Gravatá evidentemente tem maior ligação com o Porto do que com Campinho; toda Região Norte, Noroeste, Oeste e parte da região Sul, até o o paralelo de Ubiratáia...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - A meu ver, neste particular V.Exa. tem toda razão.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Mas este é um ponto fundamental. Não se pode escolher um porto só pelas suas condições hidrográficas, mas pelo conjunto das condições.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Evidentemente. Como simples engenheiro agrimensor dou plena razão a V.Exa. Mas tenho uma observação a fazer. O eminente engenheiro patrício afirma que, absolutamente, não se deve construir outra estrada de ferro deficitária no Brasil.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Explicarei^{e provarei} se V.Exa. tiver ~~em~~^a paciência de aguardar.

De Ubaitaba até Gravatá são 70 quilômetros; de Ubaitaba a Campinho são 84 quilômetros. De modo que Gravatá tem, neste raio de 200 quilômetros, esta área correspondente a 30.000 quilômetros quadrados. Esta área faz parte da hinterlândia de Gravatá, e não de Campinho. Faz parte também da hinterlândia de Gravatá esta parte sul, até Ubaitaba, compreendendo uma área de 12.000 quilômetros quadrados. Temos, assim, 42.000 quilômetros quadrados fazendo parte, ~~a~~ indiscutivelmente, da hinterlândia de Gravatá. Apenas a diferença de 60.000 para 42.000, portanto, de ~~18~~ apenas 18.000 quilômetros quadrados, pode pertencer indiferentemente a Gravatá ou a Campinho; esta parte Sul de Ubaitaba.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - É indiferente.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É indiferente, porque Gravatá de Ubaitaba para ~~Gravatá~~ são 61 quilômetros e de Ubaitaba para Campinho são 84 quilômetros.

Portanto -- peço a atenção dos nobres Deputados para

CÂMARA DOS DEPUTADOS

êsse ponto que considero importante para a decisão referente à escolha do pôrto -- indubitavelmente, numa área total de 60.000 quilômetros quadrados, 42.000 pertencem a Gravatá; quanto a isto não pode haver a menor contestação, porque, do contrário, ~~em~~ em toda essa área até Ubaitaba, os transportes tinham que passar em frente ao paralelo de Gravatá, descer até Ubaitava e subir para Campinho, fazendo, portanto, 84 quilômetros.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Mas presentemente -- é um assunto da maior relevância também e a respeito do qual queremos a palavra de V.Exa. -- qual é a densidade populacional dessa região compreendida no raio de ação de Campinho ou de Gravatá?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Nobre Deputado, isso poderá ter um interesse momentâneo. Lembro a V.Exa. que quando se construiu o Pôrto de Santos a área florescente era o vale do Paraíba, onde estavam localizadas as maiores fazendas de café e hoje é uma área totalmente decadente. V.Exa. que é, além de um grande engenheiro um homem de espírito, conhece "As Cidades Mortas", de Monteiro Lobato e sabe que a área de produção derivou para o Noroeste, para o Oeste e para o Sudoeste, invadindo, agora, as terras do Norte do Paraná.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA - Depende de se saber quais as condições decorrentes da natureza da cultura, da ~~vivi-~~lização existente.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES -Ninguém pode escolher um pôrto baseado nas condições estritamente atuais. Quando se constrói um pôrto, uma estrada de ferro ou uma estrada de rodagem, deve-se ter em vista justamente o desenvolvimento econômico da região. Agora, não resta dúvida que ~~23~~ dois terços desta área tem como hinterlândia natural, como escoadouro natural o pôrto de Gravata. Apenas essa região sul poderia indiferentemente -- não obrigatoriamente -- se dirigir de Ubaitaba para Campinho e de Ubaitaba para Gravata. Não se pode, quando se se encara problema dessa ~~graxiãna~~ complexidade, dessa relevância, dar um simples balanço através de transportes atuais e apenas, pela simples diferença numérica, inferir que um pôrto é melhor do que o outro. Seria um critério democrático nas não técnico e econômico.

Pode-se dizer que, no momento, esta região sul esteja mais desenvolvida, mas Jequié é uma das grandes cidades do interior baiano. Aqui acima há várias cidades, Itaberá, Campinho e outras. De modo que, do ponto de vista das ligações do pôrto com a hinterlândia, através do seu sistema interior de transporte, não há a melhor dúvida de que o local indicado é Gravata.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Em tese e sob o ponto de vista teórico, já havia declaração minha opinião ao Sr. Deputado Vasco Filho. Face ao estudo perfuntório daquele mapa, realmente em tese é Gravata. Fiz, porém, essa pergunta porque acho

CÂMARA DOS DEPUTADOS
um elemento ponderável na formação da opinião.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - As duas grandes linhas de transporte ~~ferrviárias~~ rodoviário federal são a Br-4 e a Br-5.

A Br-4 passa em Jequié.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Aquela em que V.Exa. marca Ibirataia é a Br-5?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Temos a Br-4 e a Br-5.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Naquele mapa poderíamos ver melhor.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Vou ler um trabalho. "Atualmente está em construção...(leitura) ... no continente".

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - De quem é essa declaração?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Mandarem-me isso.

Dr. Jorge de Souza e Silva.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Olivieri.

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - (Lendo) "Considerando o próximo futuro... ... da península".

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Quem é o autor. Quais as credenciais?

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. o conhecia pessoalmente?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - É um engenheiro do EN DER da Bahia.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR DEPUTA O CROACY DE OLIVEIRA - V.Exa. o conhecia de
nome?

O SR DEPUTADO HILDEBRANDO GÓES - Não conheço. Ele me
mandou esse trabalho com um cartão.

(Lendo)"NA verdade, a situação ...

(Pereira)

TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

§ § §

REUNIÃO DE 14 DE NOVEMBRO DE 1956

§ § §

REUNIÃO DA COMISSÃO
(2a. PARTE - CONCLUSÃO)

§ § §

PRESIDÊNCIA DO SR. CROACY DE OLIVEIRA
SECRETÁRIA: LUCÍLIA AMARINHO DE OLIVEIRA

§ § §

TAQUÍGRAFO:

MANOEL MARTINS PEREIRA

§ § §

GRAVADOR:

JAIR ABRANTES

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - O fator densidade populacional, de formação dessa civilização, não foi cogitado?

O SR HILDEBRANDO GOIS - Não, por estas razões.

O SR VASCO FILHO - Peço a atenção de V.Exa. para o autor da informação.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Na devida oportunidade pediremos informações também a V.Exa.. No momento vamos nos limitar a ouvir a palavra do Deputado Hildebrando Gois.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Nobre Deputado Vasco Filho, não conheço este colega. Ele me mandou isto com um simples cartão. Eu me deixei impressionar apenas pela sua argumentação de ordem técnica.

O SR VASCO FILHO + Perfeito! V.Exa. está cheio de razão!

O SR HILDEBRANDO GOIS - Estas considerações, desde que há identidade quanto a situação hidrográfica dos dois locais -- Campinho e Gravatá -- me induziram fortemente a aceitar o porto em Gravatá. As condições hidrográficas são as mesmas; agora, quanto à interconexão do porto com a hinterlândia, indubitavelmente as vantagens estão do lado de Gravatá, que, numa área de 60 000 quilômetros quadrados, tem transportes mais fáceis em 42 000 quilômetros. Quanto aos 18 000 restantes apenas será indiferente dirigir-se para Gravatá ou para Campinho.

Este foi um dos elementos. Vem agora a questão da estrada de ferro.

Infelizmente no Brasil estamos pagando muito caro por um erro, por não se ter levado em consideração, nas nossas políticas de transporte anteriores, o aparecimento das estradas de rodagem. A América do Norte passou a rever toda a sua política de transportes desde 1920, quando o caminhão começou a fazer concorrência à via férrea e de 1920 até hoje já retirou mais de 50 000 quilômetros de trilhos de estradas de ferro deficitárias. Em nosso País, apesar dos vários pareceres de órgãos técnicos como a Comissão Mista e de grandes engenheiros ferroviário, não retiramos sequer um só quilômetro de trilhos. É verdade que começamos a construir a nossa rede rodoviária, creio que apenas há uns 10 anos, quando o nosso eminente colega Saturnino Braga, um dos grandes nomes da engenharia brasileira, assumiu a direção do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, constituiu o Fundo Rodoviário e deu a autonomia de que o Departamento necessitava para poder trabalhar. O seu ilustre sucessor, engenheiro Regis Bittencourt, continuou a imprimir ao DNER uma grande atividade. Mas, até hoje o nosso Governo não tem levado em consideração a concorrência que os caminhões fazem às ferrovias e o resultado é o mais desastroso possível. É uma coisa de bradar aos céus. Atualmente a Nação paga 12 bilhões de cruzeiros por ano de deficit de custo das ferrovias.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR VASCO FILHO - Seis bilhões, duzentos e setenta e oito milhões.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Isso foi o ano passado.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - As causas são facilmente removíveis!? Providências puramente de ordem administrativa!

O SR HILDEBRANDO GOIS - Vou explicar essa parte.

Até 1945, quando começamos a construir a nossa rede rodoviária, um século após o início da construção da nossa rede ferroviária, não tínhamos levado em consideração, na organização dos nossos planos de transporte, de viação, a concorrência que as estradas de rodagem fazia às ferrovias.

Dizia-se vagamente que a destinação da ferrovia era transportar grandes massas a grandes distâncias. Este é um conceito muito lato e quase que um tanto abstrato, porque no Brasil as distâncias são muito grandes, mas as grandes massas não aparecem.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Ouso discordar do emente colega neste particular.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Vou ler para V.Exas. o resumo de umas considerações feitas pelo eminente engenheiro brasileiro Jacinto Xavier Martins sobre transportes ferroviários.

Uma de suas afirmações é a de que, salvo raras exceções, as regiões mais desenvolvidas são justamente aquelas onde já existem estradas de ferro. A quase totalidade do tráfego ferroviário do País

-- 94% do tráfego remunerado -- recai sobre 3 estradas cuja extensão global representa apenas 66% de toda a rede nacional.

Hoje o critério que vem dominando na Europa e na América baseia-se no coeficiente de densidade de tráfego. Antigamente, quando se tinha de ligar um porto ao hinterland, o problema era muito simples: construía-se uma estrada de ferro, não havia outra alternativa. Hoje a situação mudou inteiramente; a razão básica da ligação de um porto com o hinterland se baseia exclusivamente na densidade de tráfego, expressa em milhões de toneladas por quilômetro. O engenheiro Jacinto Xavier Martins calcula esse coeficiente admitindo várias hipóteses.

Pediria a atenção do nobre colega Vasco Filho, que é uma autoridade no assunto, para este critério do estabelecimento dos coeficientes de densidade de tráfego, que é o caráter distintivo entre a construção de estradas de ferro e a construção de estradas de rodagem.

O SR VASCO FILHO - O critério é o mesmo.

O SR HILDEBRANDO GOIS - O engenheiro Jacinto Xavier Martins considera duas hipóteses. Primeira: admitir que o capital aplicado pelo Governo na construção das estradas de ferro deve ser remunerado. Não há uma só estrada de ferro no Brasil que esteja nestas condições. Tenho aqui um quadro de 30.

O SR VASCO FILHO - Não há por isto, porque não há critério

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ferroviário. Temos, por exemplo, um deficit fabuloso. Por que? Porque as estradas não elevam, de acôrdo com a queda do cruzeiros as suas tarifas. A Vitória a Minas, a estrada mais sacrificada do Brasil -- V.Exa. conhece muito bem -- dá saldo. Veja V.Exa. aí que ela tem um ~~si~~ saldo de três milhões e tantos mil cruzeiros, apesar do aumento do salário mínimo. Por que? Porque ela foi feita com o critério de subsistência mínima. É o que devíamos fazer em Gravatá e Campinho: fazer uma estrada com 1 e 2% para depois arrancar e fazer como a Vitória a Minas, com 0,5%.

É a melhor estrada do Brasil a Vitória a Minas, faz o pior frete -- 85% do seu transporte é minério, frete de tarifa baixa e de retôrno não remunerado ou aproveitado -- mas é aquela que está dando saldo. Por que? Porque obedece ao critério de reforma da construção; mudou todo o seu traçado para o Vale do Rio Doce, com rampas máximas de 0,5%. Ela está fazendo hoje trens de 1 500 toneladas com máquinas diesel de 1 250 cavalos.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Mas, o engenheiro Jacinto Xavier Martins fixava êsses coeficientes característicos com três critérios. Primeiro: admitir a remuneração do capital aplicado, achando que apenas duas estradas -- Santos-Jundiaí e Vitória a Minas -- estavam nessa situação.

O SR VASCO FILHO - Ele se esqueceu da Paulista.

O SR HILDEBRANDO GOIS - O segundo critério é: sem remunera

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ção do capital. Ele acha que apenas 6 estradas podiam atender a esta situação: sem remuneração do capital. São elas: Santos-Jundiaí, Vitória a Minas, Sorocabana, Paulista, Central do Brasil e Teresa Cristina.

Agora, o terceiro critério é com um aumento razoável de tarifas. Ele apenas acrescentava à sua lista a Paraná-Santa Catarina ~~xx~~ e a Noroeste.

Estão aqui os coeficientes de tráfego. As duas estradas que interessam no caso são a Nazaré, cujos trilhos tinham chegado até Jequié e a Ilheus. Vou dar para V.Exas. a situação dessas estradas, estudadas à luz desses critérios.

Numa lista de 30 estradas, a Ilhéus ocupa o penúltimo lugar. O seu coeficiente, em vez de ser de 0,250 é de 0,01. É interessante ver o que o engenheiro Jacinto Martins diz a respeito dessa estrada de ferro, que se vai dirigir a Ubaitaba, para daí seguir até Campinho.

"Os seus 128 quilômetros de linhas ramificam-se ao lado de uma rede rodoviária já em fase de pavimentação, que permite ao caminhão, de ação que não tem competidor, transportar o principal produto da região -- cacau -- rápida e economicamente das fazendas para o costado dos rios".

E a respeito da de Ilhéus, esse nosso eminente colega diz que, excluído o transporte de passageiros, o tráfego que restaria para a estrada seria feito folgadoamente por 3 caminhões, de 8 tone-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ladas, a uma velocidade média de 25 quilômetros horários, trabalham do 8 horas por dia.

Quer dizer, uma das estradas de ferro que se deseja prolongar para Campinho é uma estrada cujo tráfego pode ser feito por 3 caminhões.

O SR BENEDITO VAZ - Desejava que V.Exa. fizesse justiça ao humilde Relator, que quando examinou o assunto só considerou o aspecto ferroviário da questão subsidiariamente, porque foi suscitado e eu escrevi no meu parecer:

"Dada a importância do assunto, vamos examiná-lo também sob o prisma ferroviário, embora a estrada de ferro só possa fazer-se necessária para o futuro".

E eu me baseei, no estudo que fiz sobre o transporte ferroviário, em dois pronunciamentos que devem merecer fé e um certo respeito da Comissão: o do próprio Departamento Nacional de Estradas de Ferro e o do Professor Otávio de Brito Figueiredo, catedrático de estradas de ferro da Escola Politécnica da Bahia.

Portanto, esta parte do transporte ferroviário nenhuma influência teve na conclusão do meu relatório.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Não estou fazendo referência ao parecer de V.Exa.. Estou abordando a questão em tese.

A segunda estrada que atravessa a região vem do Norte, termina no porto de São Roque. Seus trilhos vinham até Jequié. Esta estrada, entre as 30 constantes da lista, encontra-se no 25º lugar.

Diz então o engenheiro Jacinto Xavier Martins que, para que a Nazaré se incluísse na lista dessas 8 que merecem realmente o nome de estradas de ferro, tinha de aumentar a sua densidade de tráfego 25 vezes. Essa estrada devia ter um tráfego 25 vezes mais intenso para preencher a sua função ferroviária.

Apreciando o brilhante trabalho do engenheiro Jacinto Xavier Martins, o engenheiro Antônio Furtado da Silva, que não conheço, mas que consta aqui como Chefe do Departamento Técnico do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, diz que nenhuma previsão, por mais otimista que fôsse, atribuiria às seguintes estradas em construção densidade de tráfego capaz de justificar semelhantes construções -- e inicia a sua lista com a estrada Ubaitaba-Jequié.

Ao que me consta, essa estradavem, há longos anos, sendo construída. Agora, é possível que nós, que já dispendemos este ano, segundo me informou o Sr. Ministro da Viação, 12 bilhões de cruzeiros em estradas deficitárias, estejamos a prolongar uma estrada nessas condições?

Pois é isto que se trata de fazer: prolongar a estrada de Ilhéus-Ubaitaba a Campinho e a estrada de Nazaré.

O SR BENEDITO VAZ - Não neste projeto. V.Exa. me perdoe, mas o projeto que está em debate nada tem sobre isso.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Acho que há um engano. Não é isso, Deputado Vasco Filho?

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR VASCO FILHO + Não. O projeto manda construir o pôrto de Campinho em três anos.

O SR HILDEBRANDO GOIS - O projeto. Mas o nobre Deputado Vasco Filho, tôda vez que se referia às vantagens da localização do pôrto em Gravatá, mostrava que o orçamento se elevava muito mais pa ra Campinho, com a construção da estrada de ferro, talvez mais de 100 milhões de cruzeiros.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Cabe, nesta oportuni dade, um esclarecimento por parte do Deputado Vasco Filho, que foi chamado à liça.

O SR VASCO FILHO - O argumento do Deputado Hildebrando Góis não procede.

Em primeiro lugar S.Exa. vem falar sôbre a estrada de Naza ré. Ora, a Nazaré vai do pôrto de São Roque, quilômetro 0, até Je quié, quilômetro 299. A parte principal dessa estrada, de transpor te econômico, é de São Roque para Salvador e não para Jequié ou Cam pinho. Praticamente para a estrada de ferro Nazaré não vai haver in fluência econômica nisso. A estrada de ferro Ilhéus vai influir em cheio.

Se ligarmos Ubaitaba a Campinho, teremos ligado, por estra da de ferro, o centro geo-econômico da Bahia -- Itabuna a Campinho. São pouco mais de 60 quilômetros. De modo que êste ponto precisa ser esclarecido.

Quanto à escolha de traçado, já que o Sr. Hildebrando Góis falou sobre a estrada de ferro Nazaré, devo dizer a S.Exa. que o atual Secretário, que é um grande engenheiro, está reestudando todo o traçado, a fim de ser diminuída sobretudo a resistência, para que os trens possam produzir mais e em menos horas.

Ora, se numa estrada já feita estão sendo empregadas grandes verbas para mudar o traçado para melhor, claro está que não devemos fazer um estudo em condições de 1 e 2% -- Gravatá -- com um comprimento virtual maior para depois modificá-lo. Como? Com novo leito para Campinho.

O estudo do Departamento de Estradas de Ferro que faz essa comparação foi publicado, a meu pedido, no Diário do Congresso Nacional.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Há apenas uma pequena divergência, se não estou enganado. É que o Deputado Hildebrando Góis não discute o problema. Acha que não se deve construir a estrada de ferro. S.Exa. se limita à construção do pôrto, de acôrdo mesmo com o que prevê o projeto e condena, a meu ver desacertadamente, a construção de uma estrada de ferro, porque -- e esta é a minha opinião pessoal por enquanto, sem juízo definitivamente formado -- a estrada de ferro poderá prestar relevantes serviços, atendendo a uma região com densidade populacional muito maior do que a daquela região compreendida na órbita de Gravatá.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Pelo que pude observar da palavra do Deputado Hildebrando Gois, este elemento -- densidade populacional -- não foi levado em consideração...

O SR BENEDITO VAZ - Eu levei em consideração.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Estou falando na ex posição do Deputado Hildebrando Gois.

...e é um elemento que a meu ver deve pesar na balança, ao contrário do que entende S.Exa..

Dá a minha discordância. Como presidente da Comissão não deveria, mas chamo a atenção dos colegas para este ponto: densidade populacional na região geo-econômica.

O SR VASCO FILHO - V.Exa. disse a coisa mais interessante desta reunião: estudo geo-econômico.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Mas, o Deputado Hildebrando Gois não considera este fator e não cuida da construção da estrada de ferro, porque, na opinião de S.Exa., a construção de uma estrada de ferro, tanto na região de Gravatá, como na de Campinho, seria prejudicial às finanças do País e antieconômica.

O SR VASCO FILHO - Então, para que pôrto?!

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Agora, este problema é de outra ordem. A questão do deficit pode ser resolvida com facilidade. As causas da situação deficitária das nossas ferrovias são sobejamente conhecidas e facilmente removíveis. Como velho ferro-

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ferroviário, conhecedor dos problemas ferroviários nacionais e não apenas do Rio Grande do Sul, acho que essas causas são facilmente removíveis.

O SR MARCOS PARENTE - Então V.Exa. deve dar a fórmula milagrosa!

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Não há milagre.

O SR MARCOS PARENTE - Eu considero um milagre.

O SR LUIZ TOURINHO - Não se trata aqui de estrada deficitária ou não. Trata-se da pujança de carga. V.Exa. pode melhorar uma estrada de ferro como a Paraná-Santa Catarina, que tem justamente excesso de carga e que, pela deficiência das suas condições técnicas e pela má administração que tem tido, é deficitária. Mas, com uma boa administração e uma série de boas variantes, a Paraná-Santa Catarina pode tornar-se uma estrada de muito rendimento para a União. Aqui o problema é diferente. Prevêm os técnicos -- e é preciso que o Deputado Vasco Filho rebata este argumento -- que três caminhões, trabalhando oito horas por dia, são suficientes para toda a carga.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Mesmo com o desenvolvimento da região, com a construção do porto?

O SR LUIZ TOURINHO - Pode aumentar para 10 ou 12 caminhões.

O SR VASCO FILHO - Como V.Exa. transporta o minério de ferro em Campinho?

O SR LUIZ TOURINHO - Já há minério de ferro sendo explorado?

O SR VASCO FILHO - O meu estudo é feito em bases econômicas. Acho uma grosseria fazermos um porto pioneiro, quando a 47 quilômetros já existe um porto pioneiro -- O Deputado Hildebrando Gois sabe disso -- que é em Ituberaba.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Quem mandou construir o porto de Ituberaba fui eu. Aliás, não é propriamente um porto, mas uma pequena estação para descarga de combustíveis.

O SR VASCO FILHO - Está dando vasão a toda a produção da região.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Consta de uma pequena ponte com alguns depósitos de combustível e foi feito para evitar o transporte de óleo e gasolina de Salvador, por estrada de rodagem, até Ituberaba. O combustível vai então por pequenos navios, porque as condições de calado de Salvador até Ituberaba não permitem navios grandes, é descarregado nesse porto e vai então para os depósitos.

O SR VASCO FILHO - Há grandes tanques lá.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Meia dúzia de depósitos. É uma estação para descarga de combustíveis, de interesse meramente local. Não é um porto como Campinho ou Gravatá.

O SR VASCO FILHO - Mas vem dando expansão àquela zona.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - O ponto fundamental foi esclarecido. O resto são particularidades que serão abordadas a seu tempo. Apenas quis chamar a atenção dos colegas para o fato

CÂMARA DOS DEPUTADOS

de que o Deputado Hildebrando Gois exclui a necessidade de construção de estrada de ferro.

O SR VASCO FILHO - Aí está a nossa divergência capital.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - S.Exa. condena a estrada de ferro; não leva em consideração também o fator densidade populacional e os aspectos geo-econômicos da região.

Agora, o Deputado Luiz Tourinho faz uma observação preciosa, que é contestada por V.Exa. com um novo argumento, com um novo elemento. Diz o Deputado Luiz Tourinho que, em verdade, aquela produção pode ser escoada por 3 caminhões possantes.

O SR LUIZ TOURINHO - Dizia que o Deputado Vasco Filho terá de rebater esse argumento dos técnicos.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Isto é importante o Deputado Vasco Filho anotar.

O SR VASCO FILHO - Isso o Relator já estudou muito bem.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. rebateu muito bem e isto será objeto de debate oportunamente. O Deputado Luiz Tourinho dá a V.Exa. uma oportunidade e se renderá à evidência, com a honestidade que lhe caracteriza. V.Exa. já apresentou um argumento interessante e, no momento oportuno, dará os elementos de convicção. O Deputado Luiz Tourinho apenas está fornecendo um elemento para V.Exa. contraditar.

O SR MARCOS PARENTE - Aproveitando a "deixa" do Deputado

Luiz Tourinho, fazendo a previsão de que apenas 3 caminhões são su ficientes para atender aos embarques no pôrto de Gravatá, acho me-
lhor neste caso não fazer, nem um pôrto, nem outro; nem o de Grava-
tá, nem o de Campinho.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. adiantou-se
brilhantemente.

O SR HILDEBRANDO GOIS - A ter de se construir estradas de
ferro que vão custar pelo menos 250 milhões de cruzeiros, fora o
aparelhamento, para serem deficitárias daqui por dezenas e dezenas
de anos, é preferível não fazer nada.

Mas, diz o engenheiro Furtado da Silva:

"A linha Ubaitaba-Jequié visa estabelecer a ligação
da Estrada de Ferro Ilheus com a Nazaré, estradas cujas
densidades de tráfego, em 1952, foram respectivamente
0,01 e 0,02, muito longe daquele coeficiente mínimo de
0,45.

Nada permite atribuir-se maior densidade de tráfego
no trecho oram em curso do que a verificada nas linhas
atuais. Para que o investimento se justificasse econô-
micamente seria necessário que a referida densidade se
tornasse 25 vêzes maior do que a verificada na Estrada
de Ferro Nazaré".

O engenheiro Jacinto Xavier Martins, então, traça, em 2
itens apenas, as diretrizes que devem orientar a nossa política
ferroviária: 1º - limitação das construções ferroviárias; 2º - apa-
relhamento das ferrovias onde a densidade de tráfego justificar. E,
referindo-se ao transporte rodoviário, adus S.Sa:

"O transporte rodoviário encontra aplicação adequa

da em muitas partes do interior, onde a densidade de população é baixa e a produção exparsa e limitada. Nas regiões mais desenvolvidas, principalmente nas zonas industriais, onde há grandes massas a transportar, o transporte ferroviário de impõe. Pode-se afirmar, salvo raras exceções, que essas regiões são justamente aquelas onde já existem estradas de ferro; 94% do tráfego remunerado dopaís circularam sôbre 13 estradas, das 30 que possuimos, cuja extensão global representa apenas 66% de tôda a rêde nacional".

Aliás, o nosso brilhante colega, engenheiro Saturnino Braga, há pouco tempo, relatou aqui, para prazer de todos nós, um projeto meio estranho, que mandava prosseguir na construção da estrada de ferro de Belém a Bragança, no Pará. Posso ver aqui para V.Exas. a posição da Estrada de Ferro Bragança. Está um pouco abaixo da Nazaré. Esta encontra-se no 15º lugar e a Bragança no 17º.

O SR VASCO FILHO - Quanto a isso há um relatório meu, na legislatura passada, negando.

O SR MARCOS PARENTE - Eu também já me manifestei sôbre isso.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Diz então o nosso brilhante colega Saturnino Braga:

"O progresso do veículo álcool-motor veio tirar da ferrovia o caráter de criador de riquezas que tinha no comêço dêste século".

Este o êrro em que estamos incidindo e pelo qual pagamos 12 bilhões de cruzeiros por ano. Os americanos incidiram no mesmo êrro, mas só até 1920. Depois disso tiraram 50 000 quilômetros de trilhos. As nossas estradas têm apenas 35 000 quilômetros.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Não entende V.Exa. que lá as circunstâncias são bem diferentes? Eles têm uma indústria automobilística altamente desenvolvida.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Mas -- e aí o engano de V.Exa. -- as estradas de ferro na América do Norte transportam quase toda a carga. A rodovia é subsidiária. Na América do Norte o transporte ferroviário prepondera intensamente.

O SR CROZCY DE OLIVEIRA, Presidente - O material é muito mais barato. As condições são diferentes.

O SR VASCO FILHO - O que a América do Norte fez foi preparar duas estradas de ferro, de forma a que pudesse realizar o transporte longo, tirando os trilhos deficitários. É o que estamos fazendo aqui agora. No projeto que está sendo objeto de debate, de ad valorem sobre combustíveis líquidos, se cuida da supressão de 250 quilômetros de ramais e a sua transformação em estradas de rodagem. Isto o que a América do Norte fez e nós não fizemos ainda.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Permita V.Exa. que eu conclua a leitura deste trecho:

"Atualmente, quando se cogita de construir uma estrada de ferro entre dois pontos"...

Como é o caso, entre o porto e uma cidade da Hinterlândia.

... "é exatamente porque o volume de massas existente recomenda, sob o ponto de vista econômico, a sua instalação. Já se sabe previamente que haverá receita compensadora e não é mais preciso se estimar a situação

de capacidade potencial de produtividade da região ser vida. Só depois que a rodovia proporciona o crescimento da zona é que, em face da movimentação existente, se recomenda a ferrovia".

O SR VASCO FILHO - Parece que V.Exa. não entendeu bem. Ele se refere a vias pioneiras e nós vamos fazer uma terminal marítima, o que é diferente.

Temos hoje 37 093 quilômetros de estradas de ferro, dos quais 31 801 foram construídos até 1929 quando não havia o veículo a motor. Por conseguinte, essas estradas faziam duplo papel: pioneiras e transportadoras.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Não poderíamos, de momento pelo menos, já que o Deputado Hildebrando Gois exclui a necessidade de ser construída uma estrada de ferro...

O SR HILDEBRANDO GOIS - Nessa região. E não sou apenas eu quem diz isso.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - ...abstrair êsse problema das nossas cogitações? A questão fundamental é a da excelência ou não da construção do porto em Gravatá ou em Campinho.

O SR VASCO FILHO - O nobre Deputado Hildebrando Góis é que entrou na linha de acesso.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Perfeitamente. E V.Exa. se reservará para depois contestá-lo.

É uma questão de método de discussão apenas. V.Exa. concorda?

CÂMARA DOS DEPUTADOS

O SR VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Sr. Presidente, desejaria abordar outros aspectos da questão, mas a hora da sessão está esgotada. Sinto ter abusado da paciência dos ilustres colegas de Comissão.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - V.Exa. encantou a todos com suas observações.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Se V.Exa. concordasse, gostaria de, numa próxima oportunidade, completar as considerações que vinha fazendo.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Desde que há sessão plenária da Câmara à noite, convoco os Srs. Membros da Comissão para uma sessão noturna, a fim de que o Deputado Hildebrando Gois conclua as suas considerações. S.Exa. terá uma hora para fazê-lo.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Concluirei antes disso.

O SR CROACY DE OLIVEIRA, Presidente - Em seguida será dada a palavra ao Deputado Vasco Filho.

Esgotada a hora, está encerrada a sessão.

(É encerrada a sessão às 18,00 horas)

JAIR ABRANTES

GRAVADOR:

§ § §

CONCURSO GOV. AEROS DE SOUZA

TACUIGRAPH:

§ § §

SECRETARIA: LUCILIA AMARINHO DE OLIVEIRA

PREZIDENCIA DO SR. GONCALVES DE OLIVEIRA

§ § §

REUNIAO DA COMISSAO

§ § §

• (NOTURNA) •

REUNIAO DE 14 DE NOVEMBRO DE 1956

§ § §

COMISSAO DE TRANSPORTES, COMUNICACOES E OBRAS PUBLICAS

COMISSÃO DE TRANSPORTES

14.11.56

Taq: Consuelo V. A. Souza

O SR PRESIDENTE - Está aberta a sessão desta noite, para ouvirmos a explanação do brilhante Deputado Hildebrando Góis, em prosseguimento à manifestação do seu ponto de vista sobre o problema da escolha do local para a construção de um porto.

Tem S.Exª a palavra.

O SR HILDEBRANDO GÓIS - Sr. Presidente, na sessão da tarde, estávamos abordando o problema da construção da estrada de ferro, e eu procurava demonstrar aos meus ilustres colegas de comissão que não se devia construir estrada de ferro numa zona que, durante muitos anos, não forneceu às ferrovias existentes densidade de tráfego que autorizasse seu prolongamento. Citava eu, então, a propósito, um estudo completo do engenheiro Jacinto Martins, em que abordava a situação geral das ferrovias brasileiras, e procurava fixar normas para uma política efetiva a ser seguida em relação a esse problema.

Debatemos o caso especial das duas estradas-de-ferro que vão de Ubaitaba, e cujo prolongamento se propõe seja executado até um dos portos, de Gravatá ou Campinho.

Mostrava eu que a estrada de ferro de Ilheus a Uba-

itaba tinha tráfego irrisório, que podia ser feito apenas por três caminhões, durante o ano.

A solução normal seria retirar os trilhos dessa estrada de ferro.

Quanto a outras estradas, como a de Nazaré, cujos trilhos pararam em Jequié, mostrava eu ainda, de acôrdo com as idéias do engenheiro Jacinto Martins, que só se justificava seu prolongamento, caso o tráfego tivesse densidade vinte e cinco vêzes superior à atualmente existente.

Aliás, quero, entre parêntesis, mostrar a V. Ex^a e aos meus companheiros de comissão que a idéia de prolongar a estrada de ferro de Nazaré, de Jequié até Ubaitaba, descendo pelo vale do Rio das Contas, onde se iria encontrar com a estrada de ferro de Ilhéus, obedeceu a um certo objetivo: o de fazer escoar a região atravessada por essas duas estradas, pelo Porto de Ilheus.

Este é um ponto fundamental, para o qual peço a atenção dos meus nobres companheiros.

Não sei se conseguem ver bem, no mapa.

(MOSTRANDO, NO MAPA) - A bacia do Rio das Contas é o ponto terminal da estrada Nazaré, que vem desde São Roque até Jequié. Há muitos anos que se prolonga o traçado da estrada de ferro de Nazaré, pelo Rio das Contas, até Ubaitaba, que foi o ponto de encontro com os trilhos da estrada de ferro que sai de Ilheus.

A idéia primitiva não era um porto na baía de Marau; era escoar a produção da região/^{pelo} porto de Ilheus.

As condições atuais modificam inteiramente a concepção a respeito dessa estrada. Não é possível admitir, então, como ponto obrigatório, a cidade de Ubaitaba, onde se encontraram os dois traçados com objetivo inteiramente diferente. O porto era o de Ilheus e não um porto na baía de Marau.

Se o problema fôsse de ordem ferroviária, então o traçado da estrada de ferro não seria o de Ubaitaba para Campinho, nem de Ubaitaba para Gravatá.

Vs. Exas. podem ver bem daqui, indicado a lapis, muito a montante de Ubaitaba, um traçado direto.

O SR VASCO FILHO - Peço permissão para dizer que ir por aquela região, fugindo do Rio das Contas, é tempo perdido.

Já se estudou a questão. Na última informação do Sr. Guimarães, há uma reprodução da mesma história. Diz ele que o caminho natural seria: Gravatá- Ubaitaba- Jequié, por aí fora.

O raciocínio peca pela inocência. O centro econômico é Itabuna, que se liga com Jequié.

Tenho aqui um perfil da estrada de rodagem de Gravatá até Ipirataia. Qualquer técnico bem intencionado poderá ver que absolutamente isso não cabe, de jeito algum.

Hoje, as ferrovias não toleram mais de 1% compensado.

O SR LUIZ TOURINHO - Perfil na rodovia; mas projetada para 7%.

O SR VASCO FILHO - Não; nas rodovias, hoje, temos 6%.

O SR LUIZ TOURINHO - Posso receber, para projetar, uma rodovia até 6, 7, 8, 9 ou 11%. Isso depende das condições da rodovia. O perfil, em si, não pode representar nada, por enquanto. Não é possível transferir o raciocínio de perfil de uma rodovia feita para uma rampa de 7%, para uma ferrovia.

O SR VASCO FILHO - Nobre colega, ~~se~~ temos de transpor os vales que ali são transversos, como V.Exa verá.

Nunca houve qualquer engenheiro que estudasse a estrada, a não ser pelo vale do Rio das Contas. Essa estrada não representa novidade. Há cinquenta anos, fala-se da ligação de Marau com o Rio São Francisco.

O SR PRESIDENTE - Está com a palavra o nobre Deputado Hildebrando Góis.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Dizia eu, então, Sr. Presidente, que não se me afigurava que a solução fôsse ferroviária; mas, no caso de assim ser, dever-se-ia procurar a possibilidade de estudar um traçado mais à montante, pelo vale do Rio das Contas, dirigindo-se para Gravata.

Firmado o critério de que a solução deve ser, não

ferroviária, mas rodoviária, o Chefe do Distrito de Portos, na Bahia, consultou o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem Estadual, que, em 16/6/1954, respondeu ao ofício, nos seguintes termos: (LÊ).

O SR VASCO FILHO - Peço licença para, com os elementos de que disponho, desmascarar essa informação.

O SR PRESIDENTE - Para clareza dos nossos trabalhos, acho conveniente que o nobre Deputado Hildebrando Góis acabe sua exposição. Depois, V.Exª terá oportunidade de contraditar as suas alegações.

O SR VASCO FILHO - Quero apenas dizer que é um tanto calamitoso esse documento que o ilustre colega está lendo.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Não. É um ofício dirigido, não a mim, mas pelo Diretor Geral, Aristides Milton da Silveira, Diretor do Departamento de Estradas de Rodagem Estadual, ao engenheiro-chefe de Distrito, na Bahia.

O SR VASCO FILHO - Quero demonstrar quão gracioso é esse documento.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Mais tarde, o Diretor atual, Dr. Flaviano da Silveira Guimarães, em ofício de 6/4/56, dirigido ao atual Diretor de Portos, o Professor Gilberto Faria de Magalhães, refere-se ao plano estadual das rodovias que se dirigem para Gravata. Diz êle: (Lido).

Uma vez que não se deve construir, nessa região, estradas de ferro para transporte da sua produção, é evidente que deve preponderar construção da rede ferroviária.

Citei vários índices, na sessão da tarde, que demonstram que a produtividade da região ainda é muito fraca.

Para Ilhéus, o tráfego de mercadorias pode ser feito por três caminhões, e o tráfego para Nazaré tinha de ser vinte e cinco vezes maior.

Infelizmente, Sr. Presidente, os hinterlands dos portos de Salvador e Ilhéus se desenvolvem lentamente. Tenho aqui dados e estatísticos que mostram a maneira impressionantemente lenta desse desenvolvimento.

O hinterland do porto de Salvador, como todos sabem, vai, através de uma estrada de ferro, em centenas de quilômetros, até terminar em Joazeiro, na margem do São Francisco, onde recebe a produção do grande vale. Por outro lado, vai até Aracaju, cujas condições portuárias não permitem escoamento direto das mercadorias.

No entanto, em trinta anos, de 1920 a 1950, a exportação, pelo porto de Salvador, aumentou apenas de 160 mil toneladas para 260 mil, diferença, em trinta anos, apenas de 100 mil toneladas na exportação, o que significa um acréscimo anual de 0,02%.

No porto de Ilheus, cuja construção é muito mais recente, a exportação aumentou, de 1940 a 1950, de 82 mil toneladas

para 128 mil, ou seja, apenas 46 mil toneladas, em 10 anos. Quer dizer, praticamente estacionária. Isso dá um coeficiente um pouco maior que o de Salvador: 0,05%.

Os portos, como meus colegas sabem, são espelhos que refletem o desenvolvimento da retroterra a que servem.

Não vejo, pois, como procurar-se traçar uma estrada de ferro de Ubaitaba a Campinho, ou de Ubaitaba a Gravatá.

O orçamento dessa estrada de ferro, aliás, hoje, segundo informações do Diretor do Departamento, é de, se não me engano, 350 milhões de cruzeiros para Campinho, e 250 milhões de cruzeiros, para Gravatá.

O SR VASCO FILHO - São 167 milhões, para Campinho.

O SR LUIZ TOURINHO - Inclusive material rodante?

Quantos quilômetros?

O SR VASCO FILHO - 84 quilômetros.

O SR LUIZ TOURINHO - A 2 milhões de cruzeiros o quilômetro? O quilômetro de asfalto está a 3 600 contos.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Vou esclarecer esta parte.

Tenho um ofício, de 24/2/56, dirigido pelo Departamento de Estradas de Ferro ao Diretor do Departamento de Portos, que diz: Ubaitaba-Gravatá: 351 milhões de cruzeiros; Ubaitaba a Campinho: 234 milhões de cruzeiros.

O SR VASCO FILHO - Vou dar as cifras que possuo.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Conheço o seu orçamento. Eu o tenho aqui. Acho que foram atualizados esses orçamentos.

O SR VASCO FILHO - Pela segunda vez.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Os orçamentos antigos, eu os tenho aqui.

O SR VASCO FILHO - Então, a diferença é de apenas 117 milhões de cruzeiros, pró-Campinho.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Custo de produção, para Gravatá, 155 107; e para Campinho, 25 789.

O SR VASCO FILHO - Esse é o primeiro.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Pense que foram atualizados, porque são de 24/2 deste ano, e dão, para Ubaitaba-Gravatá, 352 milhões de cruzeiros, praticamente. O outro, de Ubaitaba a Campinho, dá 234 milhões de cruzeiros.

O SR VASCO FILHO - Então, a diferença é de 217 milhões, pró-Campinho.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Isto é, apenas construção de linhas.

O SR LUIZ TOURINHO - Só linhas permanentes.

O SR VASCO FILHO - O orçamento era de 1 milhão de cruzeiros. Com os desatinos todos, já elevaram isso.

Vou mostrar a Vs.Exa todo o orçamento: de 167 mudou para 251. Esse do ilustre Deputado Hildebrando Goias, eu não co-

conhecia; já é de 351 para 234. É completo, inclusive trilhos. Hoje, estão exigindo como fator principal a britagem.

O SR LUIZ TOURINHO - A que preço vai sair a brita, lá para Campinho?

O SR VASCO FILHO - Com êsse último documento trazido pelo Deputado Hildebrando Cois, já perdi a própria conta. Eu dizia que íamos ter 94 milhões de cruzeiros. Agora, como V.Exa está endo, já são 117, só na ferrovia.

O SR LUIZ TOURINHO - Não há dúvida alguma.

Não se pode inverter êsse capital para ligar um porto que não tem capacidade. Quero que V.Exa repare que não tem capacidade para três caminhões diários.

O SR VASCO FILHO - Pergunto a V.Exa: quando fôr oportuno, qual a estrada que V.Exa preferirá? Digo, por exemplo, daqui a cem anos...

O SR LUIZ TOURINHO - Não resta dúvida que a estrada de ferro.

O SR VASCO FILHO - Então, vamos considerar a estrada de ferro melhor para Campinho.

Estou de acôrdo em que não se deva construir, enquanto não tiver um volume tal que a justifique. Assim, estou de acôrdo.

O SR LUIZ TOURINHO - E a ligação rodoviária para Cam

pinho?

O SR VASCO FILHO - É muito mais barata para Campinho-Gravatá- Nova Lage, buscando a mercadoria ou a produção justamente de Itabuna.

O SR HILDEBRANDO GOIS - São várias as estradas ligando o hinterland às suas retroterras principais. Fazem parte do plano rodoviário estadual. Qualquer que seja o porto escolhido, elas serão construídas.

O SR LUIZ TOURINHO - Pergunto se essa restinga está consolidada para receber uma estrada de rodagem. Não conheço a região.

O SR HILDEBRANDO GOIS - O Secretário de Viação e Obras, na ocasião, me deu informação a êsse respeito. Disse que conhece muito bem a região, mais do que eu, talvez. Poderá nos esclarecer. São desejamos conhecer informações fidedignas, exatas a respeito.

Estamos discutindo um problema exclusivamente de ordem técnica. Estamos pesando vantagens e desvantagens, numa e noutra solução.

O SR VASCO FILHO - Mas qual é a pergunta?

O SR LUIZ TOURINHO - Se a restinga é consolidada, ou se trará dificuldades, futuramente, para pavimentação da estrada. Se ela não é pantanosa.

Minha opinião é a de que a construção é difícil, porque a região é muito zigzagueante. Quando a maré enche, grande parte dessa restinga fica alagada. Há mesmo muita dificuldade de material para essa construção. Há muitas curvas; são terrenos seimentares. Quero crer que a construção de uma estrada de rodagem pavimentada, aí, não é fácil.

O SR VASCO FILHO - V.Exª conhece o estudo da estrada de ferro?

O SR LUIZ TOURINHO - Conheço, de perfil plano.

O SR VASCO FILHO - O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem fez, em alguma época, estudo de Marau até Campinho?

O SR EUNAPIC DE QUEIROZ - No meu conhecimento, não.

O SR VASCO FILHO - A informação de V.Exª é infundada. Por enquanto, não podemos acreditar que lá caia a uma estrada de ferro de primeira classe.

O SR EUNAPIC DE QUEIROZ - Conheço a região, porque já a visitei toda, de Campinho a Marau. Quero crer que, para sabermos se um terreno oferece vantagem ou desvantagem para construção de uma estrada, não é preciso tenha sido feito trabalho técnico do traçado. Uma inspeção, um reconhecimento, creio ser o bastante para termos essa impressão.

Atravessando a região de massapê, sabemos que oferece dificuldades para construção de uma estrada, principalmente se ti-

ver de ser pavimentada.

Falo com conhecimento de causa, como engenheiro já um tanto provecto. É difícil a construção de estrada/pavimentada, nessa restinga. Naturalmente, isso não é impossível. A verdade é que há pontos de quotas 30. Temos de descer pequeninos morotes, cair no alagadiço e atravessar o braço de mar. Não podemos mesmo fazer uma estrada de rodagem pegando todos êsses pontos altos.

O SR VASCO FILHO - Não há nenhum braço de mar atravessado.

O SR EUNAPIO DE QUEIROZ - Digo: alagadiço.

Quando a maré enche, fica um pouco alto.

Há poucos dias mesmo, o Governador do Estado da Bahia, que não conhecia a região, sobrevoou-a comigo. Isso coincidiu com a ocasião em que a maré estava cheia. Boa parte da restinga estava alagada.

Como disse, não é impossível construir uma estrada ali.

O SR LUIZ TOURINHO - Para a engenharia não há impossível, desde que haja dinheiro.

O SR EUNAPIO DE QUEIROZ - Eu seria incapaz de prestar aqui uma informação leviana, tanto mais que não sou membro desta Comissão, e aqui estou a convite do nobre colega Deputado Wldebrando Góis. Estou prestando a minha informação.

O SR PRESIDENTE - Continúa com a palavra o nobre
Deputado Hildebrando Gois.

O SR HILDEBRANDO GOIS - Sr. Presidente, uma das informações que me fizeram ponderar mais sôbre o assunto foi a do antigo Diretor do Departamento de Estrada de Ferro Federal, quando teve que se pronunciar sôbre essa questão, num ofício que dirigiu ao Departamento de Portos. Calculou êle que o frete para Campinho custe mais Cr\$8,50, por tonelada líquida, do que para Gravatá.

Então, chegamos a uma conclusão.

O transporte, do meu ponto de vista, deve ser feito através de rodovia, devendo-se colocar à margem qualquer discussão sôbre a ligação dos portos, de Gravatá ou de Campinho com o hinterland.

O Diretor do Departamento de Portos, no ofício recente C-125, de 27/1/56, assim se manifesta sôbre as vias de transporte terrestre: (Lido).

Peço desculpas aos colegas de comissão por lhes ter tomado tanto tempo para a minha pálida exposição.

Para demonstrar ainda mais a Vs.Exª quanto procurei ser isento, nessa questão, basta dizer que, depois que o nobre colega Deputado Vasco Filho fêz objeções à localização do porto em Gravatá, submeti o assunto, diretamente, à apreciação do Sr. Ministro da Viação, na ocasião o Sr. José Américo de Almeida.

S. Exa constituiu uma comissão presidida por um dos mais notáveis engenheiros brasileiros vivos, o Dr. Luiz Vieira. Só após o parecer unânime dessa comissão, a favor de Cravatá, resolveu S. Exa a localização do porto ali.

São estes os esclarecimentos e informações que eu podia trazer aos meus nobres colegas da comissão, pela muita consideração que êles me merecem. Procurei acertar com os conhecimentos que tinha sobre o problema. Se não o fiz, devo atribuir isso às minhas deficiências.

O SR PRESIDENTE - Diante do adiantado da hora, consulto os prezados companheiros se não acham conveniente suspendermos a sessão, por hoje.

O SR HILDEBRANDO GCIS - Como só fiz essa exposição em homenagem aos meus colegas, e como tenho interêsse em ouvir a opinião dos meu nobre colega Vasco Filho, gostaria que marcássemos uma outra sessão para podermos ouvir S. Exa.

O SR VASCO FILHO - Gostaria apenas de dizer que tenho um parecer do Dr. Luiz Vieira, a respeito dessa localização.

A história dessa comparação é muito triste.

Só a custo consegui que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro fizesse a comparação. As resistências foram tais que não sei como o consegui.

Estive com o Dr. Luiz Vieira, e posso contar com o

testemunho do Senador Juracy Magalhães, quanto ao que declaro.

Em face do documento que apresentei, êle ha de procurar o Ministro José Américo, para dizer que tinha suas dúvidas, com respeito ao porto de Gravata.

O que o illustre engenheiro Luiz Vieira escreveu, no processo 6060 do Departamento Nacional de Estradas de Ferro está aqui, em cópia autenticada, junto ao meu requerimento. É o seguinte: (LIDO).

Quer dizer que não ia ser feita nem a comparação. Seria resolvida sumariamente a questão de Gravata.

Fiz um protesto, em discurso, e levei-o, em mãos, ao Ministro José Américo. S.Exa, então, mandou fazer a comparação.

O SR HILDEBRANDO GCIS - Quem fez a comparação?

O SR VASCO FILHO - O Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Mas, antes mesmo dessa comparação, informando a V.Exa, quando Diretor Geral do Departamento de Portos, naquele mesmo ofício/que V.Exa vê que o pobre Diretor Geral do DNEF...

O SR HILDEBRANDO GCIS - V.Exa diz: pobre?

O SR VASCO FILHO - Sim. Isso eu disse a êle, porque um engenheiro do calibre do Dr. Oto Alves de Araujo Lima não tem o direito de dizer uma blasfêmia técnica, como disse. Disse ^{se} êle que tornava possível que, durante algum tempo, a locomoção das

40 mil toneladas previstas para o traçado competente não seriam atingidas.

Diz êle, por exemplo, que uma locomotiva reboca para Gravatá 1100 toneladas, e para Campinho 4 mil toneladas. Depois, diz que a locomotiva, por muito tempo, não irá rebocar quatro mil, porque não terá as quatro mil toneladas para rebocar.

Para, é capciosa e velhaca a informação -- permitam-me a expressão.

Algumas da Vitória-Minas rebocam 50 vagões de 30 toneladas, ou 30 vagões de 50 toneladas = 1500 toneladas, numa linha de 0,5%, igual justamente à de Ubaitaba-Marau.

Ainda, quanto à freagem, refere-se ao freio a vácuo.

Todo o mundo sabe que o freio a vácuo trabalha uma atmosfera teórica. Por conseguinte, para uma carruagem grande, os últimos carros não freiam, ao passo que o freio a ar comprimido, que estão predominando em tôdas as nossas estradas, trabalham com tantas atmosferas quantas se queiram. Por conseguinte, isso de referir-se a freio a vácuo é uma declaração que até me acanha comentar.

Por outro lado, na Bahia, não temos nenhuma estrada de freio a vácuo.

Por que razão, então, saiu com essa comparação de freio a vácuo?

Aliás, mandou êle depois uma justificação, sôbre o melhor traçado.

Quanto ao frete, a Cr\$8,50 por tonelada líquida, de Gravatá, eu perguntaria ao nobre Deputado Hildebrando Gois quem vai pagar o "deficit" de 6 milhões e tantos, dêsse exercício.

Se uma locomotiva transporta 4 mil toneladas, ou 3.6 mais, para Campinho, claro está que pode isso ser reduzido, economicamente, sem dar prejuizo às estradas. Daí, porque essa informação é fraca e, podemos dizer, capciosa.

Posteriormente a isso, temos outras informações.

Tenho aqui um original do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, que não vou ler todo para não tomar muito tempo aos nobres colegas.

Pergunta: Qual o traçado que oferece transporte mais econômico - Gravatá ou Campinho?

Resposta: Ubaitaba a Campinho.

Dado o adiantado da hora, quero apenas dizer que, pelo quadro do nobre Deputado Hildebrando Gois, se ele efetivamente considera, como porto de Gravatá, apenas o município de Camamu, está certo, porque Camamu está na beira do porto. Mas, se considerado o hinterland entre Rio das Contas até Jequitinhonha -- tenho três trabalhos nesse sentido -- então está redondamente enganado.

Aí, quer por rodovia, quer por ferrovia, o cami-

nho mais curto é Campinho.

Vamos exemplificar com os elementos que tenho aqui, do Secretário de Viação da Bahia.

Fiz êle que, de Ibirataia até Nova Lage, são 53 km; de Ubaitaba a Nova Lage e Campinho, são 95 km; de Ibirataia a Gravatá, 94 km.

São 100 quilômetros, e êle declara que talvez possa ficar por 94, aproximadamente. Tomemos, então, 94: $94 + 56 =$ São 147 menos 95.

Há uma diferença de 52 quilômetros, a favor de Campinho, em tôda a mercadoria que vem de Itabuna, que é o eixo econômico da zona.

O hinterland que considereii, de acôrdo com êsse estudo em bases econômicas, é o de Rio das Contas, até Jequitinhonha. É a zona promissora do Estado da Bahia. O nobre Deputado Hildebrando Gois, porém, considerou o norte, ou seja, exclusivamente o Município de Camamu.

Por outro lado, esta parte de Jequié, por rodovia, não a diante ir a Ibirataia, para depois voltar a Dois Irmãos, hoje o caminho que todo o mundo faz. Não se dando a volta para Ibirataia, tanto se vai de Jequié a Gravatá, como de Jequié a Campinho.

Campinho está mais a noite, 13 kms de Gravatá. Por conseguinte, além do benefício de 52 km, a que me referi, tem mais

13, de poupança para os navios.

O nobre Deputado Hildebrando Gois diz que tanto Campinho como Gravatá oferecem as mesmas condições hidrográficas. Então, o porto pode tanto funcionar -- na linguagem de S.Exã -- em Campinho ou Gravatá. VEja V.Exã que há benefício de 52 km, para a estrada de rodagem -- não quero falar em estrada de ferro.

O SR PRESIDENTE - A sessão já terminou, no Plenário.

Acharia conveniente suspendermos a nossa reunião.

O SR VASCO FILHO - Vou terminar, Sr. Presidente.

São, então, 52 km, mais 13 km, ou seja, 65 km, a favor da economia do transporte, rumo sul.

Nestas condições, desenvolverei este ponto de vista, tomando por ponto de partida a declaração do então Diretor de Portos, o nobre Deputado Hildebrando Gois, de que, hidrográficamente, tanto se pode fazer um porto em Campinho como em Gravatá.

O SR PRESIDENTE - Prosseguiremos na próxima sexta-feira.

Está levantada a sessão.



TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS

§ § §

REUNIÃO DE 16 DE NOVEMBRO DE 1956

§ § §

DEPOIMENTO DO SR. MAURÍCIO JOPPERT

§ § §

PRESIDÊNCIA DO SR. CROACY DE OLIVEIRA

SECRETÁRIA: LUCÍLIA AMARINHO DE OLIVEIRA

§ § §

TAQUIGRAFO:

HENRIQUE DUPRAT DE BRITTO PEREIRA

§ § §

GRAVADOR:

JAIR ABRANTES

COMISSÃO DE TRANSPORTES

Reunião em 14/11/1956

Depoimento do Sr. Maurício Joppert

Taq. Heitor DUPONT
de B. Pereira

O SR. MAURÍCIO JOPPERT (respondendo às palavras iniciais do Sr. Deputado Cracy de Oliveira, Presidente, que não foram transcritas) - Começo por agradecer as palavras delicadas e muito bondosas do Presidente desta Comissão de Transportes e as do nobre Deputado Vasco Filho, que foi meu conchuciro na legislatura passada, desta Comissão. Ambos dela fizemos parte.

Quanto ao problema que se achava focalizado e para o qual é solicitada minha opinião, digo à Comissão que nos últimos meses do meu mandato tive minha atenção despertada para ele, pelo Engenheiro Vasco Neto, filho do Deputado Vasco Filho, que me submeteu um dossiê muito completo, com o estudo de várias fontes, e trabalhos seus sobre os problemas acessórios do problema portuário fundamental. Examinando toda essa documentação, e consultando ainda alguma coisa do Departamento Nacional de Fortes Lios e D'agua, de onde sou engenheiro, pertencendo aos quadros desse Departamento. Minha carreira na escola e fui afetado - deste lugar com a Constituição de 1937, mas com a Constituição de 1946 voltei a ele, ficando em disponibilidade. Não perdi, porém, o contato com meus colegas que ali trabalham, nem com a questão portuária, a que

me dediquei por dever de ofício. E aqui nesta Casa meu trabalho não foi outro se não com questões relativas a transportes.

Penso que esta Comissão já tem elementos bastantes, para seu esclarecimento, no relatório apresentado pelo Sr. Deputado Benedito Vaz.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Antes de V. Exa. iniciar --
V. Exa. que foi um grande técnico e Diretor do Departamento de Portos...

O SR. MURICIO JOFFAT - Isso nunca fui.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - ... ou mesmo engenheiro desse Departamento, e nós engenheiros, aqui, já exercemos essa função -- eu perguntaria, desde que V. Exa. também já foi legislador, se V. Exa. acha função natural de uma Comissão da Câmara dos Deputados examinar detalhes a respeito da localização de portos. Na qualidade de engenheiro, sinto-me um tanto acanhado em descer a pormenores ^{x e m} que afinal de contas não estou ambientado. Acho que o Departamento de Portos leva muito pouca confiança. Mas se por acaso houver uma desconfiança, então é caso de abertura de inquérito, ainda que parlamentar. Mas se passarmos a analisar detalhes da construção de portos, amanhã nós irei convocar o diretor da Carteira do Brasil, o diretor do DMLB, o diretor do DMLB para que tire com eles a localização de um curv. ou uma passagem de estrada naquele lugar, minúcia que deve ser de atribuição técnica de engenheiros dos Departamentos. É a dificuldade que encontro, em conceber. Como engenheiro, respeito as ponderações técnicas dos Srs. Deputados Vasco Filho e Hillobrando de Sáis, já o declarei no meu parecer por escrito.

preferir uma à outra, talvez a de Coimbra, tendo que se decidir sobre
 um projeto específico, como é a construção de um porto em determinado
 lugar quando o porto já foi construído noutro, a ~~xxxx~~ ^{Câmara} ~~xxxx~~ ^{xxxx} decidir
 a questão. Talvez fôsse o caso de chegar até a esse detalhe técnico. -
 Contudo, penso que se trata de uma questão-de-ordem.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu pediria, Sr. Presidente, a
 palavra, para contestar a questão-de-ordem.

O SR DEPUTADO CAROLY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Eu ponderaria
 ao eminente Deputado Vasco Filho que aguardasse um momento para sabermos
 de S. Exa. o Deputado Luiz Tourinho, se está satisfeito com a resposta
 dada pelo eminente Dr. Maurício Joppert, a nosso ver a única cabível.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Estou satisfeito. Era apenas
 a opinião pessoal de S. Exa. que eu desejava.

O SR DEPUTADO CAROLY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Confiro, da-
ta venia do ilustre visitante, a palavra ao nobre Deputado Vasco Filho,
 que deseja ...

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu queria prestar ...

O SR DEPUTADO CAROLY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - quero ponderar
 ao nobre Deputado Vasco Filho que o Sr. Deputado Luiz Tourinho já
 se conformou com a resposta do nosso visitante.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu desejava apenas usar a pala-
 vra.

O SR DEPUTADO CAROLY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Ah! Não há

questão-de-ordem ou contestação?

O SR DEPUTADO CROMBY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Então, com todo o prazer. V. Exa. tem a palavra.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Queria perguntar ao nobre Deputado Luiz Tourinho se o Departamento de Estradas do Paraná tem ou não um plano aprovado não pelo Executivo, mas pelo próprio legislativo do Estado?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Não tem?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não. O plano de estradas de rodagem do Estado do Paraná foi apreciado pelo Conselho Rodoviário.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - É pelo executivo. O que é o Conselho Rodoviário?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - O Conselho Rodoviário não dá o aprovo.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Então, tem um plano aprovado.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Tem um plano aprovado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - É para os portos?

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Deve ser o plano do Departamento de Portos, aprovado pelo Executivo Federal.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O Departamento Nacional de Estradas de Ferro não tem um plano aprovado por nós? O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem também não tem? Por que então o Departamento Nacional

de Portos Rios e Canais não pode ter?

O SR. DEPUTADO LUIZ FOURINHO - Mas o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem submete um plano esquemático. Os detalhes técnicos cabem aos engenheiros que vão calcular.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Há um plano para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro executar.

O SR. DEPUTADO LUIZ FOURINHO - Esquemático.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Há um plano para as estradas de ferro; há um plano para as estradas de rodagem. E para os portos? É rivativo. Por outro lado, a iniciativa não pode ser do Executivo ^{OU} ~~EXERCÍCIO~~ do Legislativo? Acho que V. Exa. está equivocado.

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - inferentes colegas, à presidência cabe o policiamento dos trabalhos.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - É tarefa ingrata e ingente. Pode parecer o contrário para os que estão de fora, mas é muito delicada esta tarefa. Quero fazer um apêlo ao nosso dilto amigo e brilhante deputado Vasco Filho no sentido de que abramos as escancaradas as portas para a exposição do Ministro Maurício Joppert. Não cabe contestação, porque não houve questão-de-ordem. O ilustre Deputado Luiz Fourinho elegantemente aceitou, ou melhor, ouviu o ponto de Vista de Dr. Maurício Joppert, embora mantendo sua opinião. Não cabe, no entanto, polêmica, face ao que prudentemente disse o Dr. Maurício Joppert:

tratava-se de questão de ordem que não podia ser resolvida por este Conselho e portanto se limitaria a dar a opinião pessoal. O caso está encerrado.

Vamos ouvir -- é a proposta que faço a V. Exa. -- o Sr. Maurício Joppert na sua exposição e subseqüentes perguntas da S. Exa. Os quesitos, conforme tínhamos combinado, mas que depois de ouvir a palavra brilhante e autorizada do nobre Deputado Vasco Filho, na qual estou curioso e seguro de conhecer.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOMAZINHO - Eu também.

O SR. DEPUTADO CARLOS J. OLIVEIRA, PRESIDENTE - Continua com a palavra o Dr. Maurício Joppert.

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Confesso que não é muito o que tenho a dizer. No parecer dado pelo Sr. Deputado Benedito Vaz, S. Exa. se refere ao projeto da autoria do Deputado Vasco Filho, de outubro de 1955. É o Projeto nº 722/55. Esse projeto manda construir o porto em Campinho. Ora, já o Departamento Nacional de Portos e Canais contratou a construção de um outro porto na mesma baía, defronte. Já iniciou as obras, já pagou uma parte, não sei se de obras feitas ou de instalações de serviço; mas já pagou uma parte. No momento, as obras estão suspensas. Por conseguinte, a resolução da Câmara irá produzir um conflito administrativo se não ficar decidido que não se constrói outro porto. Se nada se disser relativamente ao porto de Gravata e se se mandar construir o porto de Campinho, poderá daí resultar a construção de dois portos em zona economicamente fraca, embora numa baía excelente para serviços por-

tuários e que não serão de aconselhar, num país como o Brasil, que quer aproveitar bem seus recursos disponíveis em obras técnicas realmente úteis. A construção de um porto exige antes de tudo condições naturais. Uma delas é ~~quaxsãxx~~ profundidade necessária para as embarcações. Essa profundidade não deve ser demasiada mas um quantum satis, pois alguns países como o Chile lutam principalmente contra o excesso de profundidade para a construção de suas obras portuárias. Há quebra-mares construídos no Chile em profundidades de 50 metros. Isso encarece extraordinariamente as obras. Por isso, essa profundidade deve ser um quantum satis, para a execução econômica das obras.

A segunda condição é que exista o que os marítimos chamam de boatença, ou seja, condições de fundo que agarre os ferros lançados por eles para amarrar, prender os navios, embora num porto organizado, com obras de acostagem esta condição seja secundária, porque o navio raramente fica sob ferros. Ele se amarra aos órãos de fixação do cais. Mas mesmo assim em certos portos as condições de ventilação e corrente obrigam aos navios além de usar as amarrações a ficar sobre um ou dois ferros. Em quase todos os portos, porém, antes das obras de acostagem há um espaço que se chama anti-porto, muito importante para a navegação a vela e também para a navegação a vapor. É onde o navio chega a terra o recebimento, para as máquinas, recebe a visita das autoridades portuárias -- saúde, alfândega, polícia, etc., cada vez o número dessas autoridades vai crescendo -- e aí fica sobre ferros. Depois é que vai ao

câis, propriamente dito. Quem tem presente o porto do Rio de Janeiro deve estar acompanhando o que estou fazendo. Ora, se um porto tiver um fundo de pedra o ferro não aferra. Qualquer correnteza, qual que tempo-ral o navio desgarrá. Se fôr de lama indefinidamente acontece o mesmo. De modo que o fundo deve ser de material onde o ferro possa unir bem e ficar seguro. É o que os marítimos chamam bouaterça.

O porto deve ter condições de abrigo -- naturais ou artificiais. Hoje, tem-se construído portos em lugares onde não existia anteriormente abrigo algum. Isto é conseguido por meio de obras artificiais. O porto do Rio de Janeiro, o da Bahia, o de Paranaguá, o de Santa Catarina são exceções. Já o porto do Ceará precisou de obras suppletórias de abrigo. O porto de Marselha é um exemplo muito interessante. Em Gênova. Marselha do Conde de Monte Cristo, da Lunas era aquêlo velho ^o ^o / ~~Darse~~ ^o ^o Darse (Vieux ~~Darse~~), uma bacia pequena, onde os navios a vela, de pequeno porte, entravam e aí estacionavam. Mas depois que surgiu a navegação de vapor que o porto dos navios cresceu, a ~~Vieux Darse~~ ^{vieux darse} não foi mais suficiente. Hoje é apenas uma bacia de navegação de recreio e de barcos de pesca e o porto foi construído fora, ao lado largo, e sem cast. desabrigo ou ao abrigo de um quebra-mar que se arrastou cada vez mais e mesmo cuja disposição externa fôra totalmente modificada depois da última guerra. O mesmo com Gênova. Em suma, este abrigo quando não existe, naturalmente pode ser conseguido por meio de obras artificiais. Quando, porém, é possível encontrá-lo in natura, é uma relíquia que não se deve pôr de lado.

O porto deve conter também a facilidade para o vaporão, com meios de reparo. Isso já faz parte das obras portuárias.-- Todos os vapores, de abastecimento e de ligação com as vias interiores do porto (fluviais e xxx terrestres, estradas de Ferro e de Rodagem, vias artificiais, vias fluviais naturais ou artificiais). Estas são as condições que nos orientam na escolha de um porto comercial. Quando não encontramos naturalmente estas condições, examinamos a possibilidade de criá-las com obras que executamos. O caso do Ceará está em foco; o caso do Recife não é muito antigo; é da nossa geração, pois já existia alguma coisa que os holandeses melhoraram e que o Dr. Alfredo Lisboa, que executou as obras do atual porto, em 1910 e 1911, ampliou e completou com obras cuja vantagem já foi discutida na ocasião da construção e que ainda é discutida até hoje. As opiniões ainda estão divididas e o assunto foi levado ultimamente a um laboratório de hidráulica na Europa. Mesmo no interior dessas condições, como na baía de Salvador, que é abrigada, mas em certas ocasiões bate temporais justamente na zona escolhida para a localização do porto, de modo que foi necessário fazer um trabalho complementar de protecção dentro da baía.

Em suma, as obras a executar variam muito com as condições naturais. Mas no caso presente, temos uma baía cujas condições de abrigo são boas, cujas condições de profundidade são boas e cuja natureza do fundo é também favorável para a navegação. Nessa baía existe um canal profundo onde a profundidade na curva da 10 metros se aproxima. É baía

formada pelo litoral do continente e uma península de areia, que avança para o norte, com diversas ilhas no interior. Está ali naquela planta. (é apontada a planta). Estou acompanhando um pouco mal porque sou um pouco míope e o papa não está muito vivo. É logo depois da estrada, entre uma ilha chamada Illa Grande e a extremidade da península que é bastante larga, porque naquela planta um centímetro vale 500 metros. É, portanto, uma península de formação de areia, que é ótimo material para base de construção. Existe um canal com bastante mais de 10 metros e cuja curva de 10 metros se afixa da extremidade oeste da península. A curva de 10 metros penetra no interior do canal e depois há uma interrupção, em um banco por menos de 10 metros, para depois voltar novamente a canal profundo que se prolonga e passa defronte da outra localização em questão, que é da Cidade de Gravata. As condições hidrográficas são favoráveis aos dois portos, embora para Gravata seja menos, porque o porto de Caminho é o que chamamos um porto natural. As embarcações podem vir do mar e ali lançar ferro, porque encontra condições de abrigo e de profundidade. Lembro refiro às embarcações que cobrem com um porto de 10 metros de calado. Mesmo não existindo obras de melhoria e de acondicionamento necessárias como era o caso do rio de Janeiro durante muitos anos, o porto pode funcionar, os navios carregando e descarregando para barcas. Já os navios de 10 metros não poderão ir para Gravata sem obras artificiais complementares, por isso, se a obra com este banco a que me referi.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - V. Gra. separa as condições hidrográficas e das condições propriamente naturais, não é - isso?

O SR MAURÍCIO JOPPERT - Não. As condições portuárias são o conjunto destas condições a que me referi. Hidrografia é a discussão do fundo do mar.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Com relação da situação, da distância, por exemplo?

O SR MAURÍCIO JOPPERT - Isto vem depois. Não é hidrografia.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Isso não é hidrografia?

O SR MAURÍCIO JOPPERT - Não. Hidrografia é a parte que está debaixo d'água.

Reconhecemos que há uma vantagem nítida a favor de Cambinho, porque dispensa a dragagem desse canal. Não basta a primeira dragagem, porque não temos ali um volume d'água suficiente para a manutenção de um canal profundo, dragado neste banco que tende a se reformar, porque ...

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Um pouco mais ou menos curto ou longo?

O SR MAURÍCIO JOPPERT - Só Deus sabe.

O SR DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - O nosso colega Deputado Villebrun dos Góes também não sabe dizer.

O SR MAURÍCIO JOPPERT - Devia preciso fazer um estudo mais -

profundo onde ela existe, a origem dos sedimentos que formam um banco. É preciso levar a um laboratório de hidráulica e estudar. É difícil ser profeta neste assunto. Quando os ingleses foram a Madagascar, nos portos orientais de Indostão, eles fizeram dois moles. Ficou bem formado por dois moles de areia. Eles imaginaram que o ângulo do mar se levaria a 60 graus para ser aterrado. No entanto, no fim de dois meses estava completamente aterrado, a areia entrando pela boca do porto. Por conseguinte, é difícil ser profeta nisto.

O Sr. DEPUTADO CARLOS DE OLIVEIRA, PRIMEIRO - A despeza foi calculada pelo nosso colega Wilibrando Góes em Cr\$ 4.000.000, para dragagem para 3 metros. Mas a despeza calculada com base nos preços atuais. Num futuro próximo, quando se tiver necessidade de fazer dragagem não acha V. Exa. que estará duplicada a despeza?

O Sr. MAURÍCIO JOPPURT - Duplicada não digo. Uma região de inflação como esta que temos os orçamentos a longo prazo não têm sentido. De uma hora para outra tudo pode subir ou descer. É provável que não caia. Mas o porto que se está discutindo é o porto de 10 metros. Por isso a região é economicamente fraca. Mas trata-se de substituir o atual porto de Ilhéus, região de economia mais forte desta zona, por outro que não tenha os alguns inconvenientes do porto de Ilhéus.

O Sr. DEPUTADO CARLOS DE OLIVEIRA, PRIMEIRO - Permite V. Exa. que eu faça uma pergunta, com a devida vênia dos colegas. O que me preocupa, Dr. Maurício Joppurt, é saber principalmente de V. Exa. se com a

construção deste porto, seja em Gravatá, seja em Campinho, o porto de Ilhéus será abandonado.

O SR. ILDEFONSO JOFFERT - Creio que pela navegação de cabotagem a longo curso será, porque as condições hidrográficas do porto de Ilhéus são precárias. É uma barra; um rio que desagua no mar e dá o jeito do fenômeno geral das barras, que é a formação de um banco que diminui a profundidade na chegada ao mar. Este banco resultante da combinação do rio com o mar. Dada algumas embarcações de pesca ou barcaças não /será abandonado, porque essas embarcações procuram o refúgio em qualquer canto e não têm acesso facilmente ao porto de Ilhéus. Mas para navios de maior calado, com mais de 5 metros, quando não se trata de Ilhéus, o que raramente acontece, eles já entram com dificuldade.

O SR. CARLOS CRÓCY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Minha pergunta vem do seguinte fato. Foi feita aqui uma afirmação, aliás de maneira oportuna, em que o volume ou carga transportada por escoada poderia ser atendida em três caminhões. O V. Exa. afirma, corroborando a opinião do nobre Deputado Luiz Tourinho, que fez uma ~~xxxxxx~~ observação muito judiciosa. A afirmação do V. Exa. vem corroborar a afirmação do nobre Deputado Luiz Tourinho, eis porque há a pergunta: se a carga é pequena, não haveria necessidade de se abandonar Ilhéus, gastando-se Cr\$6.000.000,00, na construção de outro porto, /podendo-se empregar a mesma importância para melhorar as condições técnicas daquele porto. Isto foi à primeira vista o que senti face à declaração do nobre Deputado Luiz Tourinho. Ach. V. Exa. ~~quexxxxxxxx~~ há tendência para o abandono do porto de Ilhéus para navios de cabotagem de longo

curso, ficando então os navios pequenos, de pesca apenas com um porto à disposição? Isso viria prejudicar enormemente Ilhéus, sendo bastante povoadas, com vida intensa, relativamente. O que se poderia fazer V. Ex. a esse respeito? Não realmente conveniente em se abandonar o porto de Ilhéus para se construir esse porto em uma dessas localidades, Gravati ou Carabinho?

Sr. MUNICÍPIO JOIÃO - acho que é melhor o abandono do porto de Ilhéus para a grande navegação, porque é porto de condições naturais precárias e de difícil conservação por profundidades. Mesmo as condições de acesso não são boas. Ilhéus é o centro de gravidade dessa zona do canal. Penso que não morrerá só pelo fato de abandono da navegação portuária, mas é inevitável que tudo que diz respeito à atividade portuária vai fugir para aquela região.

V. Ex. falou em três casinhões. Quando se inaugurou o Central do Brasil, um senador do Império, cujo nome é esquecido, fez um discurso tremendo contra a estrada de ferro, dizendo que aquela estrada de transportar num dia o que o rio de Janeiro movimentava em um mês, de modo que ficaria 29 dias parada. Não foi o que se verificou, porque a própria construção do porto despertou uma vida industrial nova. O movimento comercial mesmo embora, de estranho, muito diferente porque do liberal, não vai convergir para ali. Isso não será como um conto de fadas, no sentido de uma verdade mágica. Caracará de algum tempo, mesmo as obras executadas agora serão sempre indispensáveis. Não seria o que é indispensável para

começar o porto mas desde que isto tenha condições naturais favoráveis, torna um impulso rápido. E digo V. Exa. certo de que toda a região de Ilhéus de arsia será facilmente explorada pela agricultura, pela lavoura, e também mesmo por certas indústrias que aí possam localizar-se. Isto seria muito favorável para seu aproveitamento. Contudo, não há dúvida de que Ilhéus não poderá continuar a ser o centro do comércio do cacau, porque não se abona assim uma civilização de uma hora para outra.

O SR. MARCELO CLECY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Isto é uma preocupação como sociólogo. Não sou técnico em engenharia mas há outros problemas ligados à construção deste porto e V. Exa. arrependeu-se a construção. Haverá um decréscimo nas atividades daquela região de Ilhéus.

O SR. MARCELO JOPIRAT - Digo a V. Exa. que a gróvia construção esta da Ba-5, que é estrada que pelo litoral passa por essa região, vai do Rio de Janeiro até Feira de Santana e daí a Salvador, essa estrada vai ter influência sobre a economia de Ilhéus, desviando também para Salvador uma parte do movimento do cacau. Basta que o porto de Ilhéus fique ...

O SR. MARCELO CLECY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - É uma fatalidade.

O SR. MARCELO JOPIRAT - Sim, é uma fatalidade.

O SR. MARCELO CLECY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - É irremediável.

Peco agora que V. Exa. prossiga.

O SR. MARCELO JOPIRAT - Respondi à arguição de V. Exa. De pon-

to de vista hidrográfico desia eu, portanto, para as condições mais favoráveis à localização em Campinho do que em Gravatá. A distância por água de Campinho a Gravatá é de 13 km. apenas. Isto não seria para trocar um porto pelo outro, se outras condições não limitassem.

O SR. DEPUTADO MARCOS PADINHA - V. Exa. permite um aparte?

O SR. MARCÍCIO JOPPET - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCOS PADINHA - Na comparação das condições hidrográficas, o único ponto que coloca Campinho à frente de Gravatá é o problema da necessidade de dragagem do canal?

O SR. MARCÍCIO JOPPET - Do ponto de vista hidrográfico?

O SR. DEPUTADO MARCOS PADINHA - Sim.

O SR. MARCÍCIO JOPPET - É o banco que precisa dragagem, a qual tem que ser periódica, quando isto acontece. São vários bancos que uma vez dragados desaparecem para sempre e o problema é tanto mais sério quanto maior for a profundidade que se deseja.

O SR. DEPUTADO CLOACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - No Rio Campinho não há essa profundidade. Não?

O SR. MARCÍCIO JOPPET - Não. Campinho tem profundidade de mais de 10 metros. A curva de 10 metros se aproxima exponencialmente da costa.

O SR. DEPUTADO LUIZ TORRINHO - Dificilmente a bitola de 10 metros da questão da profundidade de 10 metros e houve um objeção. A de que bitola dos navios que vêm à América do Sul é feita pelo canal no porto de Buenos Aires, que é o maior porto da América do Sul.

O SR. MARCÍCIO JOPPET - Sr. V. Exa. tive seu sábio meu aluno, ou-

viria isto tôda a vida.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Infelizmente não fui seu aluno.

O SR. MAURICIO JOPPERT - Buenos Aires dá um movimento sozinho quase tão grande quanto todos os portos brasileiros reunidos.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - E qual o calado?

O SR. MAURICIO JOPPERT - 30 pés.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Quanto?

O SR. MAURICIO JOPPERT - 30 pés, ^{com a dragagem.} o normal é 3,5m.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Então, se Buenos Aires, que sozinho tem na's movimento que todos os portos brasileiros reunidos e tem 3,5m. de calado, porque estamos discutindo sobre um porto de 10 metros na baía de Maracá, que talvez daqui a 100 anos possa dar um milhão de toneladas anuais e que atualmente dá 200 e poucas.

O SR. MAURICIO JOPPERT - Se eu quisesse sofisticar e atrapalhar a V. Exa. eu diria que os navios que vão buscar cacau em Ilhéus não iriam a Buenos Aires. Creio que não compram cacau no Brasil. Não exportam cacau. Mas o que há é que as condições naturais são estas. Eu como diretor do Departamento de Portos ou Ministro da Viação não contrariaria um porto de 10 metros.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não contrariaria?

O SR. MAURICIO JOPPERT - Não. Certo, se a oportunidade natural permite a construção de um porto de 10 metros naquela região, cujo desenvolvimento não sabemos ... Eu não sou baiano ...

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Também não sou.

O SR MERICIO JOPPENT - Conheço pouco a economia baiana, mas - considero a Bahia um dos Estados de maiores possibilidades do Brasil. Uma ocasião, conversando com o Excmo General Juracy Magalhães -- até escrevi num papel que S. Ex. guardou -- S. Ex. disse que a Bahia dava a impressão de ser a Pennsylvania do Brasil. As possibilidades baianas são muito grandes. As riquezas do subsolo da Bahia são desconhecidas, mas já o que se conhece permite um desenvolvimento econômico muito grande. O petróleo que era algumas garrafas a princípio, na zona do recôncavo, hoje em 1952, quando fizemos aqui na Câmara um inquérito para orientar a legislação da Petrobrás, era de 50 milhões de barris, hoje vão além de 500 milhões de barris as reservas.

O SR DEPUTADO CROACY DI OLIVEIRA, PRESIDENTE - 10 mil barris por dia.

O SR MERICIO JOPPENT - Os minérios comuns; minerais atômicos chamados minerais especiais, estratégicos. Estou informado que são abundantes no território baiano. É território que se presta ao grande projeto de irrigação e desenvolvimento de processos da lavoura e produção de matérias primas de origem vegetal. Hoje Paulo Afonso já lhe dá um forte de energia que daqui a 10 anos vamos sentir os seus efeitos maravilhosos. Com a regulamentação do rio São Francisco e agora com a concessão das águas e depois o aproveitamento do Guarabuba e do vale do rio São João tenho a impressão que a Bahia se desenvolverá extraordinariamente. Essa região,

que é a do litoral, é muito interessante de percorrer. Penha, Ilhéus são
 que tem grandes possibilidades. No momento, há a liberdade de desenvolver em
 torno de Ilhéus, por causa do terreno favorável ao desenvolvimento do ca-
 cau. Mas a região está por enquanto presa às dificuldades de transporte.
 Desde que grandes transportes surjam, creio que haverá um surto ...

O SR. DR. PAULO LUIZ TOU IHO - Antônio, V. Srta. e concordamos que
 o porto que se vai construir não deve servir apenas a Ilhéus, mas ao ca-
 cau, mas tá bom a este hinterland toda a ser desenvolvido na Bahia.

O SR. DR. NÍCIO JOPIRATI - Nunca pensei outra coisa...

O SR. DR. EMILIO NUNES TOURINHO - acho que aquela situação de pon-
 ta da península desliga o porto de grande parte do continente, e acho
 que o porto, ou ~~canal~~, com abuso de expressão -- que a península se desativ-
 vesse desligaria do continente, por não é uma longa faixa arenosa, natural-
 mente desabitada, por enquanto, (poderá ser habitada daqui há muitos anos,
 mas no momento não tem possibilidades, porque há outros lugares, outros
 terras, outros solos melhores que ali, para exploração, e o homem
 não se vai fixar numa península arenosa) ... De forma que se o porto
 visa o futuro, visa o desenvolvimento deste hinterland baiano, pois tam-
 bém acho que a Bahia será um grande Estado, principalmente pela explora-
 ção do seu subsolo, por que estas zonas algonquianas do interior baiano
 são todas ricas, como é a zona da Abibira no Maranhão. Não são elas são
 iguais, ricas em chumbo, ferro, etc. Não poderão ligar esse porto ao con-
 tinente por um simples dragagem de alguns metros cúbicos -- com permis-

são de V. Exa. ainda -- num canal, dragagem que à proporção que melhoram os equipamentos técnicos se vai tornando cada vez mais fácil. Não é isto que dentro de 10, 20 ou 30 anos teremos dragas de grande capacidade que poderão dragar esse canal em alguns dias. Creio que não seria conveniente desligar este porto do canal. Assim abandonaríamos a questão de dragagem de alguns metros cúbicos num canal e consideraríamos as condições hidrográficas dos dois portos como idênticas.

O SR. MARRICIO JOPPEL - V. Exa. pode considerar a Sr. Lya, mas eu como profissional neste assunto não considero. V. Exa. tem ilicita do que se ~~deixa~~ draga por ano em Buenos Aires?

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Sim.

O SR. MARRICIO JOPPEL - São 20 milhões de metros cúbicos.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Acontece que não é o caso. Cri por exemplo que em Elhéus cada dragagem custa Cr\$ 60.000.000,00.

O SR. MARRICIO JOPPEL - Mas a Argentina tem equipamento de dragagem dos maiores do mundo. Isto, porém, custa muito caro e eles pensam sempre ...

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não temos nenhuma grande rio.

O SR. MARRICIO JOPPEL - ... e não lavam o canal a essa profundidade maior, porque sai fora dos limites econômicos. Mas estou apenas analisando as condições hidrográficas dos dois portos. Não chegou lá mas vou chegar.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Vê V. Exa., contado, que não há

nenhum grande rio desembocando na baía de Parauá que provoque o aquecimento rápido.

O SR. MANOEL JOPELITE - Mas o material não entra só da terra; vem também do mar. Há riachos de regiões torrenciais.

O SR. DEPUTADO CLOVEY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Há correntes -
há?

O SR. MANOEL JOPELITE - Correntes oceânicas há.

O SR. DEPUTADO CLOVEY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Isto é importante.

O SR. MANOEL JOPELITE - Isso há em todo lugar. A praia de Castanga mostra um movimento de areia ao longo do litoral. Isto vem desde lá do Espírito Santo.

Mesmo assim eu que as condições geo-hidrográficas...

O SR. DEPUTADO VASCO VIEIRA - Eu podia pedir permissão para uma explicação. Disse o ilustre deputado Luiz Tourinho que a península é desabitada. O Sr. Sr. está absolutamente enganado. Há uma parte habitada, o João Branco, logo acima de Parauá.

O SR. MANOEL JOPELITE - Talvez o nobre deputado Luiz Tourinho não conheça os coqueirais do Norte, que enchem essas linhas de terra.

O SR. DEPUTADO VASCO VIEIRA - Não há uma só casa na Gravata. O passo que a península é toda habitada.

O SR. MANOEL JOPELITE - Basta encher de coqueiros, ali é uma fruta extraordinária.

O Sr. DEPUTADO VASCO FILHO - Sr. Exa. está absolutamente preparado e as plantas do Departamento de Portos estão a sua disposição mostrarmos isso. Em João Branco, numa distilaria, já tivemos de fazer velas. Lá existe um chariné grande que mostra que a península é habitada. Lá fora temos a bitação de Ibraú até Porto do Itá, no extremo norte da península, que já está habitada também, e a planta do Departamento mostra isso. Campinho tem algumas casas e pouco há no meio quando a opinião do illustre Deputado Luiz Tourinho para o fato de Gravata - não tem uma só habitação. A planta está à disposição do illustre Deputado Luiz Tourinho.

O Sr. SENHOR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não se trata de Gravata, illustre Deputado. Não se trata de saber se Gravata tem ou não habitação. O que estou dizendo é que diante da opinião do illustre Deputado Mauricio Joppert, a minha também é essa, a Bahia não é insalubre. Grande parte da riqueza da Bahia na minha opinião reside principalmente no seu subsolo. Quem estuda o mapa geográfico da Bahia logo verifica que a capacidade do solo igual a Minas Gerais. É a mesma formação geológica. Não são terras boas para a cultura, principalmente as terras de sul.

O Sr. SENHOR DEPUTADO MAURICIO JOPPERT - V. Exa. leu o livro do Galvão Rocha sobre o São Francisco?

O Sr. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não acha que Galvão Rocha seja autoridade para esse assunto.

O Sr. SENHOR DEPUTADO MAURICIO JOPPERT - Não é questão de autoridade. Ele é -

sertanejo, nasceu em Barra do Rio Grande e conhece bem Aquilo. Visitei a fazenda d'ele em Barreiros. O que elle conseguiu ali é uma maravilha. Há uma pequena usina hidrolétrica, plantações e tem criação de gado.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Mas se as terras baianas são boas para a lavoura, o que eu estiraria que fôsse, isto vem reforçar minha argumentação, de que ...

O SR. LAURICIO JOPPERT - Mas, nobre Deputado Luiz Tourinho, o litoral para exploração de coqueiro é uma riqueza. Não é preciso grande densidade de população. É uma coisa empolgante. Eu aconselhava a V. Exa. um passeio a Macaio, às imediações de Macaio, ao litoral pernambucano, para ver o valor econômico que têm essas terras com os coqueiros. É empolgante, interessantíssimo.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Não há dúvida. Mas mesmo no litoral também. A margem da Bahia baía de Ilhéus nesse litoral deve ser rica como o litoral da península. Não posso, contudo, admitir que esse porto fique isolado desta hinterland.

O SR. LAURICIO JOPPERT - V. Exa. não permitiu que eu chegasse a esse ponto.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Desde que se parte do princípio de que o novo porto não é para servir apenas à zona de Ilhéus.

O SR. LAURICIO JOPPERT - Não concordo com o isolamento.

O SR. DEPUTADO CLECY DE OLIVEIRA, FERNANDES - Há uma pequena distonia nos debates, porque o Dr. Laurício Joppert está, por enquanto,

analisando o aspecto puramente geográfico.

O SR. MINISTRO JOPELEFF - Sim.

O SR. ALFREDO CROCY DE OLIVEIRA, P. S. D. - Depois

dessa exposição, depois de estudar o ponto a vista, sobretudo a situação hidrográfica passará a estudar o problema das infra-estruturas e obras.

O SR. MINISTRO JOPELEFF - Duvida sobre a importância da construção do porto anteriormente dita. Todo o local destinado ao porto dev. oferecer condições para a expansão desse porto, para o desenvolvimento futuro, porque isto se dá. O porto é elemento que impulsiona o desenvolvimento da economia da região, de modo que não há um processo constante. É um fenômeno universal. Pois bem, Campinho tem atualmente as condições as mais favoráveis para as próximas obras, para as expansões futuras, porque não há aí p. dreinas, não há elevações de terreno.

Pelo levantamento do engenheiro Vasco xifinho, o terreno é de modo geral plano, pouco acima do nível das marés médias. Portanto, o suficiente para a implantação de uma indústria e das instalações portuárias atuais e futuras. Gravata, ponto particularmente importante em Campinho, porque o terreno é o mesmo barreira vertical na proximidade do mar. A situação possível que coincide com as profundidades ou alturas mínimas, nula em grande parte, é o fato, de cima a baixo. Isto é de grande importância para a construção do porto, porque se é obrigado a uma faixa muito estreita. Incon-

tra-se esta condição em velhos portos de pesca de 1830m, que não abrigam se não embarcações de pesca. Mas os portos comerciais exigem a expansão devem ter fundos planos. Poderíamos conquistá-los sobre os rios mas essa conquista custa caro e quanto mais se avança em profundidade mais custam as obras portuárias a se executar. Neste particular, portanto, a localização em Campinas é incontestavelmente muito superior a Gravata. Além disso, a distância das ligações com o interior. A ligação por água é muito fácil, porque está ali o canal, e portanto perfeitamente os dois portos, para diversas embarcações. Mas a ligação por terra, embora a distância real em caminhos de trilhas ou rodovias seja maior, em Gravata até a região de economia mais densa, no momento em que se compara com Ubaitaba e as outras estradas já projetadas e em construção nessa região, a distância virtual de Campinas é menor. Por quê? xxx quando comparamos, Sr. Deputado Luis Tourinho, duas vias accitáveis, escolhemos aquela que lhe dá um trabalho mecânico de transporte das merc. mais menor. E às vezes a via de menor comprimento é justamente aquela que menos convém. O mesmo veículo é capaz de transporte de carga muito maior sobre estrada um pouco mais longa que uma estrada de Gravata para o interior. Aliás, no parecer xxx dado por o Sr. Theodoro Vasco Neto e no do nobre deputado Benedito Vaz estão representados, bem em evidência, esse a diferença. A distância virtual da via de Campinas é menor que a outra. A comparação feita pelo SENAR é de que duas locomotivas, uma rebocando duas véses o que a outra, quando vem de Campinas, quando a outra reboca, vindo de Gravata,

estendendo-se também às estradas de rodagem, porque a região é mais favorável aos traçados dos caminhos terrestres.

O SR. DEPUTADO LUIZ FOUQUINHO - Segundo o que ouvi na última exposição, o comprimento virtual médio é aproximadamente igual entre a exportação e a importação. Segundo-se sua exportação e importação, o comprimento virtual médio dá aproximadamente 120 km.

O SR. DEPUTADO VILCO FILHO - Posso dizer, pelos dados ...

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Tenho-os aqui.

O SR. DEPUTADO VILCO FILHO - ... que tenho, para apresentar ao Professor Maurício Joppert ...

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Se me permite ... tenho-os aqui.

O SR. DEPUTADO VILCO FILHO - Perfeitamente. Permito com todo o prazer.

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Por exemplo, a linha Ubaitaba-Gravata. O comprimento virtual de ida do km. 0 ao km. 24 é de 61,530km., de km. 24 ao km. 48, 61 km.; de km. 48 ao km. 72, 61, 29 km. O total da distância é 61 km. e o comprimento virtual na ida é de 112,793 km. e na volta 119 a 240.

O SR. DEPUTADO LUIZ FOUQUINHO - Já 130 a notícia.

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Eu disse na volta. Agora, em média dá 126,519.

O SR. DEPUTADO VILCO FILHO - É para Cambinho?

O SR. MAURÍCIO JOPPERT - Para Cambinho; com o ponto Ubai-

t. ba-Campinho: o comprimento médio é 120+- 112 na ida e 120 na volta, média 120.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas os 13 km. de navio no canal dr.gado?

O SR MAURICIO JOPPENT - Não estou falando no canal dr.gado mas nos caminhos terrestres. A hidrografia deitei de lado.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - V. Exa. se referia a seis quilômetros de volta a favor de Campinho.

O SR DEPUTADO LUIZ TORRINHO - Seis quilômetros virtuais.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Sim, agora, temos mais 13 km. de navio, porque Campinho está mais 13 km. ao norte, 3 km. mais em canal dr.gado. Isto quer dizer que vai poupar à navegação este recurso e mais o risco da navegação.

O SR MAURICIO JOPPENT - Isto é uma condição que se reunirá a obra.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Perfeitamente.

O SR MAURICIO JOPPENT - Há uma pequena vantagem do ponto de vista hidrográfico e outra do ponto de vista dos caminhos terrestres.

O SR DEPUTADO LUIZ TORRINHO - Permitam-me, V. Exa. a favor da obra para continuar minha objecção. V. Exa. sabe muito bem que dentro de uma mesma prancha podemos, variando o engenheiro, fazer duas ou três linhas.

O SR MAURICIO JOPPENT - Como?

O Sr. DEPUTADO LUIZ DONALDINO - dentro de um mesmo plan-
 chão topográfico, variando-se o comprimento, poderiam projetar duas ou
 três linhas. Consulte-se esse projeto da Estrada de Ferro para Gravata
 havia sido feito com auxílio da aerofotogrametria. Não o foi. Tenho a
 impressão de que se aplicarmos a aerofotogrametria e estudássemos tal-
 vez a perfuração de alguns túneis, ao invés de subir as gargantas mais
 altas conseguiríamos reduzir esse comprimento virtual, porque é uma me-
 dida um pouco aleatória. E não se chegaria a traçados verdadeiramente
 ideais. A diferença é muito pequena: seis quilômetros a mais. É um ni-
 to pequeno.

Portanto, isso vai depender talvez de um ajustamento -
 lhor num vale, ou de uma perfuração de um túnel. Ao invés de se fazer
 na garganta, deve-se preferir um túnel, em melhores condições. A aere-
 fotogrametria foi aplicada por mim no Paraná, na Estrada de Ferro Cati-
 ba-Paraná, e deu de imediato uma economia de mais de 100 mil
 Cr\$ 40.000.000,00 em poucos quilômetros, de Curitiba a Itaipava. De mo-
 do que também sinto que o arranjo do comprimento virtual se torna um
 pouco frágil.

O Sr. DEPUTADO CALCY DE OLIVEIRA, DE SÃO PAULO - Também -
 acho.

O Sr. DEPUTADO LUIZ DONALDINO - Por que se insistiria em
 um traçado a Gravata ao invés de se utilizar a aerofotogrametria, se não poderia
 sempre comportar uma solução mais favorável. Com respeito a V. Exa. sou pon-

to de vista?

O SR. MARICIO JOPPARE - Compreendo sim.

nho ...

O SR. MARICIO JOPPARE - Eu queria responder ao nobre Sr. Deputado Luiz Tourinho ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - ... acha que a diferença virtual de 6+13 é muito pequena.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - De 6 ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - S. Exa. vem agora com outra suposição (Estamos no terreno das suposições): a aerofotogrametria V. Exa. sabe que a aerofotogrametria para grandes distâncias é o ideal. Mas para 60 km., em regiões de valor dessa natureza, a pergunta é então a V. Exa.; mesmo considerando-se o comprimento virtual, elas por elas, para favorecer a discussão: e o transporte para a via aérea? Como V. Exa. responderia então ao Sr. Deputado Luiz Tourinho?

O SR. MARICIO JOPPARE - V. Exa. quer dizer a capacidade de um terreno ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Bar. Gravata - locomotiva para o Caminho e para a locomotiva para 2m, por isso a V. Exa. tem aproximadamente 1 e 2', passo que Caminho tem 1/2'. É o valor carente que eu gostaria a V. Exa.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Mas se se Gravata melhora

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

... e a sua importância para a compreensão da realidade social e política do Brasil, bem como para a formação de uma consciência crítica e participativa.

vêzes há um sentimento nos cas.

O SR. DEPUTADO LUIZ TOLUENO - Sim. Condições pessoais.

O SR. MAURICIO JOPERT - Estamos muito bem ditos, agora, está a questão da ligação com o interior.

O SR. DEPUTADO CLOACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Eu queria fazer um apêlo para que não entrássemos no detalhe da construção das estradas de ferro, porque, em nosso ver, pelo menos da maioria da Comissão, já examinamos isso, é problema que não diz diretamente com a construção dos portos.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Como não? E as vias de acesso?

O SR. DEPUTADO CLOACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Vamos estudar em primeiro lugar -- foi este o compromisso que assumimos com o Professor Mauricio Joppert -- as condições hidrográficas e todos os problemas atinentes à construção do porto, propriamente.

O SR. MAURICIO JOPERT - Mas as vias de acesso também fazem parte disso.

O SR. DEPUTADO CLOACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - Mas anteriormente ...

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Principalmente.

O SR. DEPUTADO CLOACY DE OLIVEIRA, PRESIDENTE - ... à escolha do porto.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - A via de acesso é o principal.

Se tem via de acesso, para que porto?

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, P. S. D. - Pôrto. Não me fiz entender. Primeiro, então, considerar minhas considerações de continuo e não me fazer compreender. Vou falar do problema da estrada de ferro, que é questão discutível a respeito de ser o caminho para o outro problema.

O SR. DEPUTADO VASCO FILHO - Mas V. Exa. não ...

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, P. S. D. - Vou poderíamos deixar, por questão de método na discussão, que o Sr. Mauricio Joppert expusesse seu ponto de vista em relação à construção do porto permanentemente. Posteriormente, avisá-los a. Lta. sobre o problema das inter-comunicações.

O SR. DEPUTADO LUIS TORNQUISTO - Mas V. Exa. já ... problema da entrada de ferro.

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, P. S. D. - Ah! J. Exa. já passou a essa fase?

O SR. DEPUTADO JOPPERT - Já passou. Isso faz parte do problema portuário.

O SR. DEPUTADO CROACY DE OLIVEIRA, P. S. D. - Então, porque que me releva ...

O SR. DEPUTADO CLAUDIO MONTA - Vou intervir imediatamente, Sr. Presidente, porque o Sr. Mauricio Joppert está fazendo exatamente essa exposição e as interrupções dos colegas é que não permitem

que o Sr. Lira seja contundente. O Sr. Lira já bordou a questão portuária ou a conservação do porto propriamente dito e está agora bordando as comunicações terrestres. Vamos ouvi-lo, para depois discutir o assunto. O Sr. Lira está aqui, marree-me, expondo o que sabe, o que entende e o que deve parecer à Comissão.

O SR. LIRA e LUIZ DOMÍNGO - Mas a exposição do Sr. Lira.

é tão brilhante e seus conhecimentos são tão seguros que estamos a perder um ano para tirar proveito deles, ainda mais que é tão difícil êsta contacto como êste com o Sr. Lira.

O SR. MANUELO JOPIET - Fico muito honrado e satisfeito

com os apontamentos, porque permitem esclarecer o entendimento do Sr. Lira. Todos os pontos aqui no mais louvável interesse do país e resolve este grande problema nacional.

Agora, a questão da ligação com os centros economicamente mais valorizados, no momento. Essa região toda é pobre. O cacau nos arredores de Ilhéus, que é o principal fator econômico, que dá vida à região. Mas tenho certeza de que o porto colocado lá em Domingos, ou melhor, a construção de um porto na baía de Maréu será o aspecto econômico da região. Não só o cacau virará como matéria prima para outros produtos, como o coqueiro. A exploração do coqueiro é hoje uma indústria extrorlinária e rendosa. Um coqueiro dá um cacho por mês. Todo o mês pode-se cortar um cacho. O fim do ano é nos 300 a 400 cocos. Isso em uma grande extensão representa uma enorme riqueza. Quem já percorreu e

aquela litoral do Norte é que pode ter a sensação formidável de que isto representa. O litoral de Ilhaeas é um verdadeiro paraíso. É algo que realmente inspira. Nós de Sul não fazemos a ideia de que aquilo significa. Estou vendo aquela península toda coberta de coqueirais e de lavouras: toda essa região acordando economicamente. Não parece visto que em Gravata também não se provoque um desenvolvimento econômico e atividade agrícola, mas não terá vantagens tão grandes quanto a localização em Caspinho.

Em resumo, minha opinião é de que não havia no momento em que o Departamento de Portos contratou a construção do porto em Gravata razões suficientes para levá-lo a essa conclusão. A resolução Campinho foi desmentada a priori, e depois a justificacão foi um pouco forçada para sustentar a construção do porto em Gravata.

O SR. ALFREDO CELSO MURTA - De bem entendido, V. Ex. afirmou que na qualidade de diretor do Departamento de Portos ou como ministro da Viação não contrataria um porto para um calado de 10 metros.

O SR. MAURICIO JOPPERT - Ah, não.

O SR. ALFREDO CELSO MURTA - Bem. Então, preciso ainda perguntar.

O SR. MAURICIO JOPPERT - Para que não contrataria.

O SR. ALFREDO CELSO MURTA - Para que não?

O SR. MAURICIO JOPPERT - Não. Contudo, conseguiria um local onde pudesse no futuro obter os 10 metros.

a estrada de ferro é uma necessidade, portanto, para a indústria e para
o transporte de mercadorias e passageiros. A estrada de ferro é uma
de que a quantidade de energia elétrica é produzida e consumida nos
aeródromos. É a necessidade de energia elétrica para os aeródromos, por
tanto, a energia elétrica é uma necessidade para a indústria e para
"indústria de transformação", por isso se vê a estrada de ferro e
também a energia elétrica de uma maneira semelhante, pois a indústria
e a energia elétrica são uma necessidade para a indústria e para
a indústria de transformação. Deve-se ter em mente que a indústria
e a energia elétrica são uma necessidade para a indústria e para
a indústria de transformação.

XX

O ENQUADRAMENTO DO PLANO - Definido a finalidade da obra, o plano
deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

A obra deve ser planejada de modo a atender às necessidades da obra.
O plano deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

A obra deve ser planejada de modo a atender às necessidades da obra.
O plano deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

O ENQUADRAMENTO DO PLANO - Definido a finalidade da obra, o plano

deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.
O plano deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

A obra deve ser planejada de modo a atender às necessidades da obra.
O plano deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

O ENQUADRAMENTO DO PLANO - Definido a finalidade da obra, o plano
deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

A obra deve ser planejada de modo a atender às necessidades da obra.
O plano deve ser elaborado de modo a atender às necessidades da obra.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

10.

para dar de alta as faturas e livros de inventário, e para se procederem

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

de acordo com o plano, e para se procederem

de acordo com o plano, e para se procederem

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

O DEPARTAMENTO DE ECONOMIA - D.E.

11.

... pois ficou assim. ... a barra não se vê a -
topografia. A barra a bar que procurar o caminho.

O SA DEFIENDO LULA FOUZINHO - Na raiocínio é o seguin-
te (desenhando no quadro) : temos Campinho e Gravata. A Sa-5 vai passar
aqui. Ora, a zona de influência de Gravata naturalmnte será esta. Para
as ligações da zona do cacau talvez possam ter essa ligação com esta.
Mas esta está perdida, é fechada.

O SA DEFIENDO JORNAL - Mas será aquele pedacinho ali?
(aconta) aquilo que se desenvolve. A estrada tem que se desenvol-
ver.

O SA DEFIENDO VASCO FILHO - O nome de ...
... que se desenvolve ali (aconta) ...
... da zona ...

O SA DEFIENDO JORNAL - Para a ligação ...

O SA DEFIENDO VASCO FILHO - agora, desta zona para lá
qual o caminho mais curto, qual o mais rápido, qual o mais conveniente?

O SA DEFIENDO LULA FOUZINHO - E esse ponto deve se mover
no porto?

O SA DEFIENDO JORNAL - V. LULA está falando a respeito
sem escala.

O SA DEFIENDO VASCO FILHO - Mas a parte mais desenvol-
vida, a parte mais profunda da baía é Gravata.

O SA DEFIENDO LULA FOUZINHO - Com isso, porém, não con-

~~XXXX~~ secção de 10 m. e agora tem de 12m. Para isso é necessário que o local se preste a tanto. Eu ~~XXXXXXXXXX~~ começaria com 8 metros, porque acho que não preciso de mais no momento. Mas futuramente, tenho que prever a ampliação do porto e a obtenção de uma profundidade maior, de modo que desde já tenho que escolher um local que permita obter os 10 metros.

O SR DEPUTADO BENEDITO VAZ - Agora entendi.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Qual o local?

O SR MAURICIO JOPPERT - Já disse. Eu escolheria Campinho.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Mas Campinho com suas condições naturais já tem calado de 10 m.

O SR MAURICIO JOPPERT - Já tem. Foi o que eu disse.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Portanto, já satisfaz, já permite o que o Professor idealiza.

O SR MAURICIO JOPPERT - Sim. De início.

O SR DEPUTADO CELSO MURTA - Em Campinho V. Exa. já tem a última fase.

O SR MAURICIO JOPPERT - Eu não faria como esse nosso colega da Bahia, que me parece um homem de grande imaginação. Segundo ele, o Departamento de Portos faria um porto pioneiro em Gravatá, para depois fazer um grande porto oceânico em Campinho. É um absurdo. Seria como Niterói e Rio. Niterói está às môscas.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Infelizmente V. Exa. tem o

tempo tomado e lamento não poderemos conversar mais duas ou três horas aqui.

O Engenheiro Canedo de Magalhães, no seu desatino, de me permitem a expressão, para justificar a localização em Gravatá disse o seguinte: em Gravatá o navio pode entrar a meia carga e completá-la num porto vizinho. Eu perguntaria a V. Exa. se era melhor ou se seria mais vantajoso que o navio entrasse em carga plena em Campinho, carregasse e descarregasse e saísse de carga plena ou se como sugere o ilustre diretor do Departamento de Portos Rios e Canais.

O SR MAURICIO JOPPERT - Provavelmente o pensamento do engenheiro Canedo de Magalhães não foi bem expresso ou bem entendido pois é um rapaz competente, e de bom senso.

O que o sr. Deputado Vasco Filho acaba de me dizer não é possível. É verdade que os navios que fazem navegação de longo curso e que trazem carga para ~~os~~ portos de profundidades diferentes, às vezes chegam a portos mais profundos, aliviam a carga e vão ao largo. Como acontece com o petróleo na América do Sul. Eles vêm carregados a portos brasileiros mais profundos, carregam e vão depois para Buenos Aires, ou então usam navios especiais, com maior calado. Mas isso não pode ser. Acho essas considerações completamente inconsistentes.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Peço permissão para ler para V. Exa. ...

O SR MAURICIO JOPPERT - Não é preciso. Louvo-me nas in-

formações de V. Exa. Provavelmente S. Sa. não se exprimiu bem. Se pensasse calmamente em casa e sendo obrigado a assinar o que escreveu ele não afirmaria aquilo.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O que S. Sa. disse causou-me surpresa ...

O SR MAURICIO JOPPERT - Como está causando a mim.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - ... porque não está de acordo com isto: Diz ele aqui que sobre o problema de calado cumpre ainda - considerar que é comum os navios carregarem em portos vizinhos mais profundos parte de sua carga, e no caso de entrarem então em Gravata, com calado de cerca de 7 m. e tomar também carga a 10 e 21, em portos do Sul ou do Norte, conforme seu destino.

Eu perguntaria então ao ilustre visitante, (já que V. Exa. diz que isto está meio ridículo não vamos comentar): no caso do minério de ferro de Jequié, por exemplo. Como fazemos? Mandamos em faluas para Salvador uma parte dele e o navio entra a meia carga e sai a meia carga? Como é que ela sai?

O SR MAURICIO JOPPERT - Está aí o caso a que V. Exa. se referiu.

Se se vier a explorar o minério de Jequié então teremos que ter logo os 10 metros. E aí não há discussão -- temos de fazer a estrada de ferro e o porto de 10 metros.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - O porto?

O SR O SR MAURICIO JOPPERT - Sim, porque hoje a maioria dos cargueiros que fazem transporte calam às vezes mais de lom.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Mas neste caso do minério - de ferro de Jequié, o Departamento de Portos desde 1938 fêz um estudo sôbre o assunto. Tenho aqui o Ofício nº 4.215, assinado por Frederico Cesar Burlamaqui, diretor, em que se tem isto:

(Pelas notas taqu.) "Precisamos preparar a ferrovia para o transporte do minério de ferro de Jequié, cuja avaliação superficial já está em 15 milhões de toneladas.

O SR ~~XXXXXXXX~~ MAURICIO JOPPERT - Qual a qualidade do minério?

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - É de ferro.

O SR MAURICIO JOPPERT - Mas a natureza. Há diversos minérios de ferro.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Quer saber qual o teor?

O SR MAURICIO JOPPERT - Não, a natureza.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Não sei.

O SR MAURICIO JOPPERT - Estamos exportando agora o que há de melhor no mundo -- o minério do Cauê.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Agora, diz ele aqui que o teor varia de 61 a 70.

O SR MAURICIO JOPPERT - 70? Então é melhor que o do Cauê.

O SR DEPUTADO LUIZ TOURINHO - Pode ser magnetita.

O SR MAURICIO JOPPERT - O outro é a hematita.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Isto é documento do Departamento de Portos.

O SR MAURICIO JOPPERT - O Departamento de Portos, parece-me, não tinha qualquer estudo sobre isso.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - É do Ministério da Agricultura.

V. Exa., então, acha que não há dúvida de que o porto em Campinho, para atender aos minérios ...

O SR MAURICIO JOPPERT - Quanto a isso não há a menor dúvida.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Temos manganês. Já há pedidos para o manganês de Queda Brava e de outros lugares. Estão num vale fertilíssimo e, como V. Exa. acaba de dizer, só os minerais justificam a construção da estrada de ferro, porque a produção atual, como V. Exa. disse, ainda é pequena.

Para terminar: o nosso ilustre colega e conhecido engenheiro, Deputado Hildebrando de Góes, acha que Hamburgo tem 8 m. de calado e que por isso mesmo devemos fazer, ou melhor, devemos desprezar o de 10 metros em Campinho e buscar o de 6m. em Gravatá. Perguntaria a V. Exa. o que pode dizer a respeito dos portos de Hamburgo e de Bremmenhaven.

O SR MAURICIO JOPPERT - Então, por que é projeto para 10 m.? Por que se contratou a construção de um pôrto de 10 m.? Isto não estou compreendendo. Se seis metros são bastantes na baía de Maráu, então por que se contrata um pôrto de 10 m.? Não posso entender.

Agora, quanto ao caso de Hamburgo...

DEPUTADO VASCO FILHO

O SR ~~MAURICIO JOPPERT~~ - Também não entendi bem. Se estamos comparando Campinhô e Gravatá, acho que não devemos fazer a comparação com portos diferentes.

O SR MAURICIO JOPPERT - Aí está a atrapalhação.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Eu então finjo que não entendo.

O SR MAURICIO JOPPERT - Hamburgo e Bremmen são portos muito antigos, do tempo da navegação a vela, em que os navios com 6 metros de calado eram navios de grande porte. Quando veio a navegação a vapor e os calados cresceram, Hamburgo foi obrigado a executar trabalhos de melhoramento e de regularização do Elba, entre a foz e o pôrto de Hamburgo. Assim como a cidade de Bremen foi obrigada também a fazer o mesmo no Vesser. Êsses os melhoramentos. O engenheiro que fez os trabalhos do Vesser criou uma teoria nova de obras e melhoramentos de estuários. As obras do Elba também deram motivo a uma concepção nova, na época. Mas tanto num pôrto como no outro a entrada e a saída se faziam aproveitando o alto das marés. Os navios entra-

vam no dôrso da maré alta para galgar o pôrto. Mas quando o calado cresceu para 8 metros não foi possível pensar em levar navios lá dentro. Aí é que na entrada do Elba se construiu um pôrto em águas profundas. Veja-se aí o inconveniente de não haver possibilidade de aumentar a profundidade local. Foram obrigados a deslocar o pôrto marítimo de grande navegação para a foz. É um pôrto pequeno.

Bremmen fêz o mesmo na foz do Vesser com o pôrto de Brementhaven, que é profundo -- para 11 ou 12 metros de calado, onde vieram ter êsses grandes navios que fazem a ligação com a América do Norte.

Não vejo a ligação dêsses fatos com Campinho e Gravatá.

O SR DEPUTADO VASCO FILHO - Agora eu desejava perguntar a V. Exa. -- e sôbre isso temos um trabalho do Dr. Lucas Lopes que considera a faixa promissora da baía do sul de Rio de Contas até o norte de Jequitinhonha e parte de um lado da Rio Bahia, que V. Exa. conhece muito bem. Nestas condições, pode haver dúvida de que o transporte quer terrestre, quer ~~mar~~ por ferrovias quer por rodovias deva ser por Ubaitaba?

O SR MAURICIO JOPPERT - Considero essas previsões muito pessimistas, porque diante dos trabalhos modernos de agricultura quase ~~não~~ se pode dizer que não há terra ruim. O Serviço de Reflorestamento de Portugal conseguiu revestir de pinheiros bravos, pinheiros marítimos, regiões que eram célebres pela sua esterilidade. A Serra

problema, porque conheço mais de perto o pôrto de Recife, que tem instalações bastante deficientes, pois que na sua maioria lá existem há - cerca de 30 anos e portanto com seu rendimento comprometido.

Eu gostaria de perguntar ainda a V. Exa. se dentro desta situação geral dos portos brasileiros, se levarmos em conta êstes fatos já referidos, não seria mais aconselhável para o próprio escoamento da produção baiana a aplicação dêsses recursos no pôrto de Salvador?

Esta seria a primeira pergunta. Na hipótese de ser a resposta negativa: seria realmente o ~~pôrto~~ ^{ponto} mais aconselhável para a construção de um novo pôrto na baía de Maráú, levando-se em consideração a extensão do litoral baiano? É o que eu queria saber de V.Exa.

O SR MAURICIO JOPPERT - Eu responderia negativamente à primeira indagação, porque os dois pontos estão bastante distantes ~~na~~ e os hinterlands são diferentes, o que parece demandar um pôrto intermediário entre Ilhéis e Salvador, ou melhor, um pôrto ao sul de Salvador, para o cacau, o minério de ferro da região de Jequié e outros produtos que terão desenvolvimento, sobretudo os de natureza mineral, no interior da Bahia.

No litoral baiano não se encontram condições tão favoráveis, pelo menos no meu conhecimento, nem um ponto de tanta profundidade como êsse da baía de Maráú. São condições de abrigo muito boas, condições de material de fundo e terreno com topografia fácil para -

balhamos juntos no DNER.

Desejo muitas felicidades a V. Exa. e nada mais havendo a tratar levanta-se a sessão.

O SR MAURICIO JOPPERT - Muito obrigado.



Câmara dos Deputados

(100 sr. Vasco Fialho)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Autização do Ex. Executivo a construir a primeira etapa do Pólo de alto calado na Baía de Itaparicá, no local denominado Campinhos, Estado da Bahia.

DESPACHO: O Com. de Transportes, Comunicações e C. Públicas e de Finanças, P. Comissão de Transportes em 04 de Setembro de 1955.

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. *Dez. Benedito Vay - P. Intm*, em 25/9/1955

O Presidente da Comissão de TRANSPORTES: *Dez. Antônio Bandy - P. Intm*

Ao Sr. *Key. José Laureiro*, em 19/55

O Presidente da Comissão de *Key. José Laureiro*

Ao Sr. *Key. Chalband - P. Intm*, em 19/55

O Presidente da Comissão de *Key. Chalband - P. Intm*

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em 19

O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º 722 DE 1955

Ar. Simão

1476

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa :

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

Lot. 33
PL Nº 722/1955
290
Car. 40

Rio de Janeiro, 17 de julho de 1957

Nº 1038

Encaminha o Projeto de Lei
nº 722-B, de 1955.

SEÇÃO DO EXPEDIENTE
Expedido em 18.7.57

Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, o Projeto de Lei nº 722-B, de 1955, da Câmara dos Deputados, que determina a construção da primeira etapa do porto de alto calado da baía de Itaraí, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :
Cópia da redação final;
F. da sinopse;
Avulsos do proj. n. 722-1955
até letra - B.

WILSON FADUL
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador João Lima Teixeira,
Primeiro Secretário do Senado Federal.

dr.

PROJETO Nº 722/55

AUTOR - Vasco Filho

EMENTA - "Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do porto de alto calado na baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia."

Em 18.10.55, é lido e vai a imprimir.
D.C.N. de 19.10.55, página 7615.

Em 25.10.55, é despachado às Comissões de Transporte, Comunicação e Obras Públicas e de Finanças.
D.C.N. 26.10.55.

Comissão de Transporte, Comunicação e Obras P.

Em 25.10.55, é distribuído aos Senhores Benedito Vaz - relator e Antônio Baby - revisor.
D.C.N. 23.10.55.

Em 28.10.55, é solicitada informação ao Ministério da Viação e Obras Públicas, pelo relator.
D.C.N. 4.11.55.

Em 7.11.55, é deferido ofício da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, solicitando seja ouvido o Departamento de Portos, Rios e Canais, através o Ministério da Viação e Obras Públicas.
D.C.N. de 8.11.55, página 8169, 2a. coluna.

Em 10.11.55, pelo ofício nº 2.255, é enviado ao Ministério da Viação e Obras Públicas.
D.C.N. de 26.11.55.

Respondido pelo aviso nº 471-GM, de 6.12.55, do Ministério da Viação e Obras Públicas.

1 9 5 6

Comissão de Transporte

Em 8.6.56, é distribuído ao senhor Benedito Vaz.
D.C.N. 16.6.56.

Em 6.7.56, fala, para uma comunicação, o autor.
D.C.N. de 7.7.56, página 5262, 2a. coluna.

No D.C.N. de 27.10.56 - página 10.166, 4a. coluna, é publicado parecer do senhor Benedito Vaz, relator, e Antônio Baby, revisor, com substitutivo ao projeto.

1 9 5 7

Em 11.2.57, fala, para uma comunicação, o senhor Vasco Filho.
D.C.N. de 12.2.57, página 480, 4a. coluna.

Comissão de Transporte, Com. e Obras Públicas

Em 14.12.56, é aprovado parecer, com substitutivo (Rel. Deputado Benedito Vaz).

PROJETO Nº 722/55

- 2 -

Comissão de Finanças

Em 11.4.57, é distribuído ao senhor Chalbaud Biscaia.
D.C.N. de 25.4.57.

Comissão de Finanças

Em 11.6.57, é aprovado parecer do relator, favorável, ao substitutivo da Comissão de Transporte.
D.C.N. 18.6.57.

Em 14.6.57, é lido e vai a imprimir, tendo pareceres com substitutivo de Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e favorável ao mesmo da Comissão de Finanças. (722-A) . D.C.N. 15.6.57, página 3855, 3a. coluna.

Em 1.7.57, é deferido requerimento do senhor Vasco Filho, solicitando prioridade.
D.C.N. de 27.57, página 4378, 1a. coluna.

Em 2.7.57, sessão extraordinária noturna, é anunciada e encerrada a 1a. discussão. Adiada a votação.
D.C.N. de 3.7.57, página 4469, 3a. coluna.

Na mesma data, entra em votação, sendo aprovado o substitutivo de Comissão de Transportes. Passa a 2a. discussão, ficando prejudicado o projeto primitivo.
D.C.N. de 3.7.57, página 4472, 4a. coluna.

Em 8.7.57, é anunciada e encerrada a 2a. discussão. Em votação, é aprovado e enviado à Redação Final.
D.C.N. 9.7.57, página 4625, 4a. coluna.

Em 11.7.57, é lida e vai a imprimir a Redação Final. (722-B).
D.C.N. 12.7.57, página 13, 3a. coluna. (Suplemento).

Em 12.7.57, sessão extraordinária noturna, é lida e, sem observações, aprovada a Redação Final.
D.C.N. de 13.7.57, página 111, 1a. coluna . Suplemento.

Vai ao Senado Federal em ofício nº 1038

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Determina a construção da primeira e
tapa do pôrto de alto calado da baía
de Marau, no local denominado Campi-
nho, no Estado da Bahia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O Poder Executivo construirá a primeira etapa do pôrto de alto calado (cais de dez metros) da baía de Marau, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia, no prazo de 3(três) anos, a contar da data da publicação desta lei.

Art. 2º - Para fazer face às despesas da obra, o Orçamento Geral da União consignará a dotação de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) durante 3 (três) exercícios consecutivos.

Art; 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publica-
ção, revogadas as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, EM 7 DE JULHO DE 1957

as) U. Guimarães
W. Fadel
L. Silva.

aprovad. a Senado.

12.7.57

REDAÇÃO FINAL

PROJETO Nº 722-B-1955

A IMPRIMIR

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Em 11/7/1957

Nicauor Filho

Redação Final do projeto nº 722-A, de 1955, que determina a construção da primeira etapa do pôrto de alto calado da baía de Marauí, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O Poder Executivo construirá a primeira etapa do pôrto de alto calado (cais de dez metros) da baía de Marauí, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia, no prazo de 3 (três) anos, a contar da data da publicação desta lei.

Art. 2º. Para fazer face às despesas da obra, o Orçamento Geral da União consignará a dotação de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) durante 3 (três) exercícios consecutivos.

Art. 3º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Comissão de Redação, em 11 de julho de 1957.

Medeiros Netto, Presidente
MEDEIROS NETTO

Nicauor

Aguares



3
h.A.G.

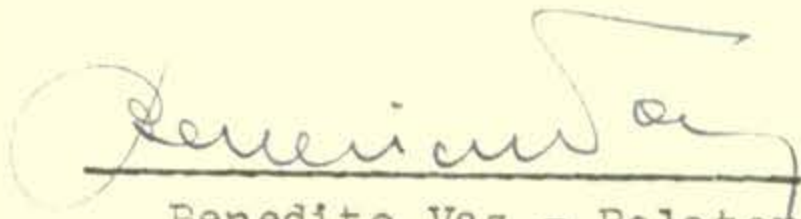
PROJETO Nº 722/55

"Autoriza o Poder Executivo a construír a primeira etapa do Pôrto de alto calado na Baía de Marau, no local denominado - Campinho, Estado da Bahia".

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES

Senhor Presidente,

REQUEIRO, sejam solicitadas ao Departamento de Portos, Rios e Canais, através o Ministério da Viação e Obras Públicas, informações a respeito do projeto nº 722/55 - "Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Porto de alto calado na Baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia":


Benedito Vaz - Relator.

Faz-se o expediente.

Em, 28-X-55





24
F.A. G.

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, em reunião de 14/12/1956, aprovou o parecer do relator, favorável ao Projeto n. 722/55, votando os Senhores Croacy de Oliveira - Presidente, Benedito Vaz - Relator, Marcos Parente, Vasco Filho, José Pedroso, Ernesto Saboia, Adauto Cardoso, Antônio Baby (com restrições) e Clemente Medrado (contra).

Sala "Paulo de Frontin", em 14 de dezembro de 1956.

Croacy de Oliveira

Presidente.

Benedito Vaz

Benedito Vaz - Relator

Antônio Baby

Antônio Baby - Revisor.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1956

25
f. A. G.

Comissão de Transportes,
Comunicações e Obras Públicas.

Of. nº 67/56

Senhor Presidente:

Tenho a honra de solicitar as providências de Vossa Excelência no sentido de ser autorizada a publicação, no Diário do Congresso Nacional de amanhã, bem como a publicação em separata, de duzentos (200) exemplares do incluso relatório apresentado a esta Comissão, pelo Senhor Deputado Benedito Vaz, relator do Projeto 722/55 - "Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira eta do Pôrto de alto calado na baía de Maráu, no local denominado Campinho, Estado da Bahia".

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os meus protestos de alta estima e distinta consideração.

A Sua Excelência o Senhor Doutor Ulysses Guimarães,
DD. Presidente da Câmara dos Deputados.-

25
A.G.

Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1956.

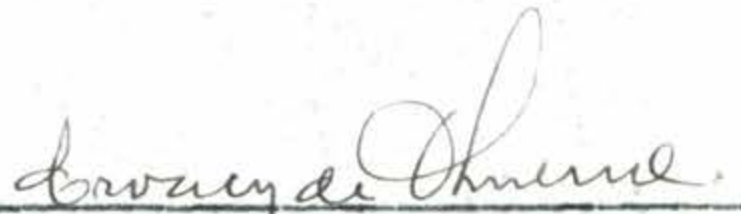
Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.

Of. nº 69/56

Senhor Diretor,

Tenho o prazer de convidar V.S. para a reunião da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a realizar-se na próxima sexta-feira, dia 26 do corrente, na Sala "Paulo de Frontin", às quinze horas e trinta minutos, quando será debatido o parecer do deputado Benedito Vaz oferecido ao Projeto nº 722/55.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.S. os meus protestos de alta estima e consideração



Croacy de Oliveira
- Presidente -

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Canedo Magalhães,
M.D. Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e
Canais.

26
h.d.b.

Rio, 29 de outubro de 1956

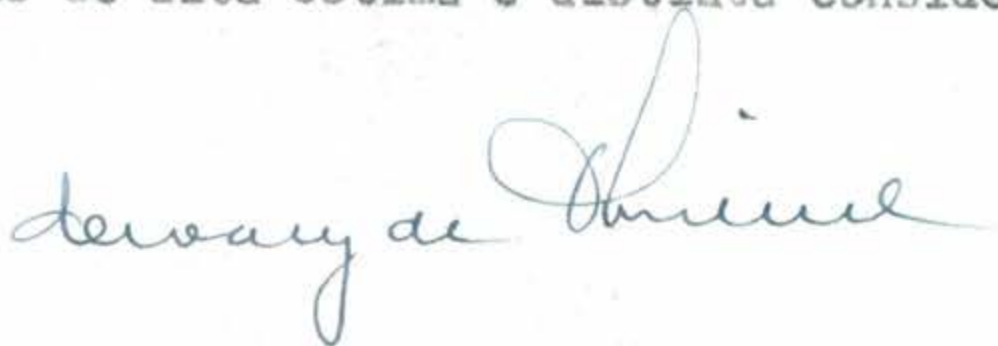
Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas

Of. n. 72/56

Sr. Diretor Geral:

Em referência ao of. n. G-1.330, de 26 do corrente, transmito a V. Sa. um exemplar do Diário do Congresso Nacional de sábado último, em que se acha publicado o parecer do Deputado Benedito Vaz, apresentado ao Projeto n... 722/55.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Sa. os meus protestos de alta estima e distinta consideração.



Croacy de Oliveira- Presidente

A S.S. o Sr. Dr. Gilberto Canedo de Magalhães,
MD. Diretor Geral do Departamento Nacional de Portos, Rios e
Canais.-

27
L.A.G.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1956

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.

Of. n. 73/56

Senhor Diretor:

Tenho o prazer de convidar V. Sa. para a reunião da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a realizar-se no dia 9 do próximo mês de novembro, às 15,30, na "Sala Paulo de Frontin", quando será debatido o parecer do deputado Benedito Vaz oferecido ao Projeto 722/55.

Em anexo transmito a V. Sa. um exemplar do Diário do Congresso Nacional, de sábado último, dia 27 do corrente, em o qual se acha publicado o parecer referente ao Projeto em apreço.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Sa. os meus protestos de alta estima e distinta consideração.

Croacy de Oliveira - Presidente

A Sua Senhoria o Sr. Dr. Régis Bittencourt,
MD. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1956

28
L. A. G.

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.

Of. n. 74/56

Senhor Diretor:

Tenho o prazer de convidar V. Sa. para a reunião da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, a realizar-se no dia 9 do próximo mês de novembro, às 15,30, na Sala "Paulo de Frontin", quando será debatido o parecer do deputado Benedito Vaz oferecido ao Projeto 722/55.

Em anexo transmito a V. Sa. um exemplar do Diário do Congresso Nacional, de sábado último, dia 27 do corrente, em o qual se acha publicado o parecer referente ao Projeto em apreço.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Sa. os meus protestos de alta estima e elevada consideração.

Croacy de Oliveira-Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Jayme Spínola Teixeira,
MD. Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1956

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.

Of. n. 75/56

Senhor Diretor:

Tenho o prazer de reiterar a V. Sa. o con
vite para a reunião da Comissão de Transportes, Comunicações
e Obras Públicas, a realizar-se no dia 9 do próximo mês de no
vembro, às 15,30, na Sala "Paulo de Frontin", quando será de-
batido o parecer do deputado Benedito Vaz oferecido ao Proje-
to 722/55.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.
Sa. os meus protestos de alta estima e elevada consideração.

Croacy de Oliveira-Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Doutor Canedo Magalhães,
MD. Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais

83
H. A. G.

Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1956

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.

Of. n. 76/56

Senhor Diretor Geral:

Tenho o prazer de solicitar as providências de V. Sa., no sentido de ser posta à disposição desta Comissão, no dia 9 do mês de novembro próximo, a máquina de gravação, a fim de acompanhar os trabalhos da reunião desse dia, em a qual serão ouvidos os Srs. Drs. Canedo Magalhães, Jaime S. Teixeira e Edmundo Régis Bittencourt, Diretores, respectivamente, dos Departamentos de Portos, Rios e Canais, Estradas de Ferro e Estradas de Rodagem, quando será debatido o parecer do deputado Benedito Vaz oferecido ao Projeto 722/55.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Sa. os meus protestos de alta estima e elevada consideração.

Croacy de Oliveira - Presidente

A Sua Senhoria o Senhor Dr. Adolpho Gigliotti,
MD. Diretor Geral da Secretaria da Câmara dos Deputados.

COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto nº 722/55

RELATÓRIO

O nobre Deputado Vasco Filho submete à apreciação do Congresso Nacional o presente projeto de lei, que tomou o nº 722/55, em o qual se autoriza o Poder Executivo "a construir, no prazo de três (3) anos, a contar da data da publicação da presente lei, a primeira etapa do porto de alto calado de 10 (dez) metros da baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia".

Justifica a iniciativa nos seguintes termos:

"O grande porto de Campinho (cais de 10 metros) situado na zona mais rica e promissora da Bahia, virá servir de modo mais técnico e mais econômico todo sul e sudoeste do Estado, o norte de Minas, vasta região do "Vale do São Francisco", o centro de Goiás e notadamente à futura Capital do Brasil, no planalto Central.

Terá, portanto, um vasto "hinterland" servido pelas melhores rodovias e por uma ferrovia já estudada pelo DN EP, com as melhores características técnicas do País. Dispõe Campinho de todos os requisitos exigidos para criação de uma cidade moderna.

A terminal marítima de Campinho, encurtando sensivelmente as distâncias e reduzindo os custos do transporte, melhorará consideravelmente as condições do escoamento do cacau da piaçava, do côco, do dendê, além de permitir maior expansão das riquezas jacentes e a exploração da baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnésita de Brumado, do manganês de Licínio de Almeida, o calcareo de Ituassu, além da indústria extrativa da madeira e muitas outras riquezas já conhecidas do vale do Rio das Contas.

Campinho, em tudo semelhante, será a segunda "Santos" brasileira, influndo de modo decisivo na economia e no desenvolvimento do nosso País".

Para atender às despesas correspondentes o projeto em seu art. 2º prevê a inclusão do orçamento federal, em três exercícios consecutivos, da quantia de Cr\$30.000.000,00.

Sobre o seu mérito pronunciou-se a douta Comissão de Transportes, através longo e bem elaborado parecer de autoria do ilustre deputado Benedito Vaz, que concluiu pela aprovação do mesmo.

É o relatório.

31
Jun

PARECER

Estudado minuciosamente o aspecto técnico da proposição pela referida Comissão de Transportes, depois de diversas diligências, foi minuciosamente estudado no parecer do relator, que examinou a controvérsia estabelecida a respeito da melhor localização para o porto que se pretende construir e de cuja necessidade ninguém discorda.

A divergência reside exclusivamente na localização e a Comissão técnica optou pela do projeto, concluindo que - "Campinho será um dos melhores portos do mundo".

Ora, a esta Comissão de Finanças, não compete se não se pronunciar sobre as repercussões financeiras do projeto, que evidentemente recomendam a sua aprovação, uma vez que está fora de dúvida a conveniência da construção do porto, que será um "novo porto de Santos", no sul da Bahia, facilitando o escoamento de enorme parcela de riquezas da vasta zona circunvizinha.

O interesse nacional em se construir os portos de que carece o país é fato axiomático proclamado por todos os verdadeiros patriotas, que desejam a Pátria engrandecida e forte.

Somos pela aprovação do projeto, em face do exposto. É o parecer.

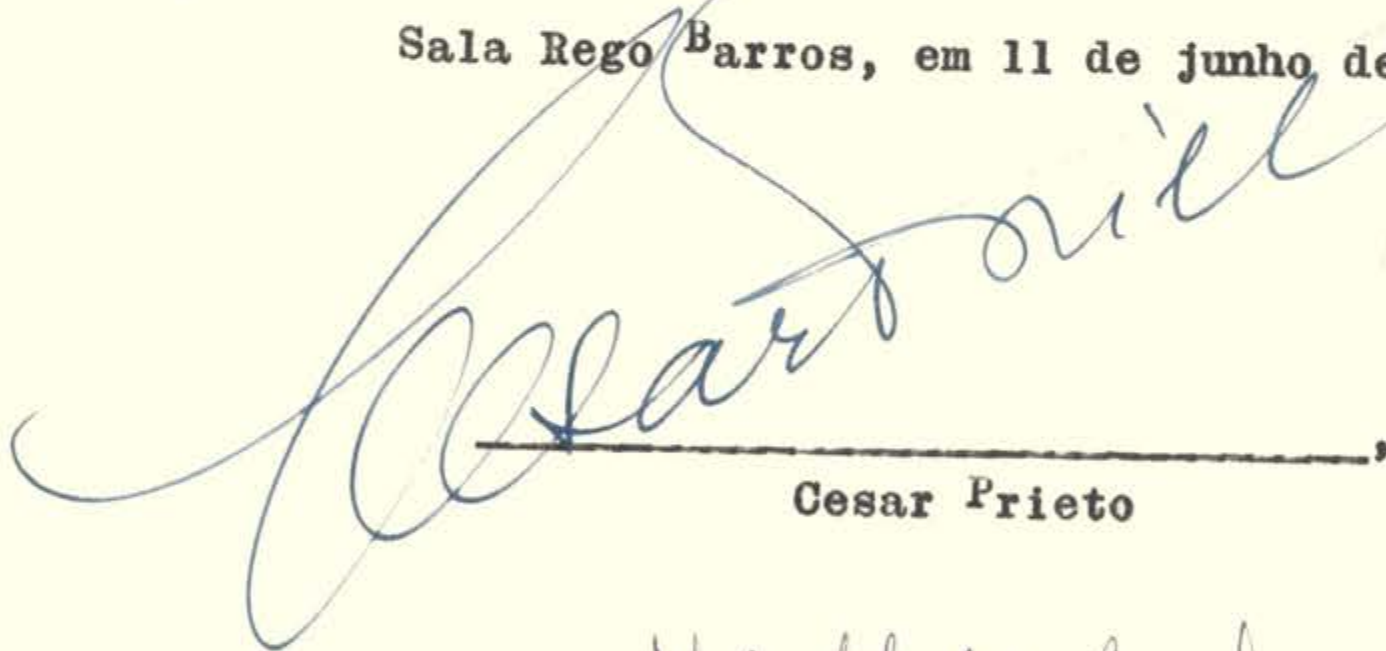
Sala Rêgo Barros, em 3/6/1957.

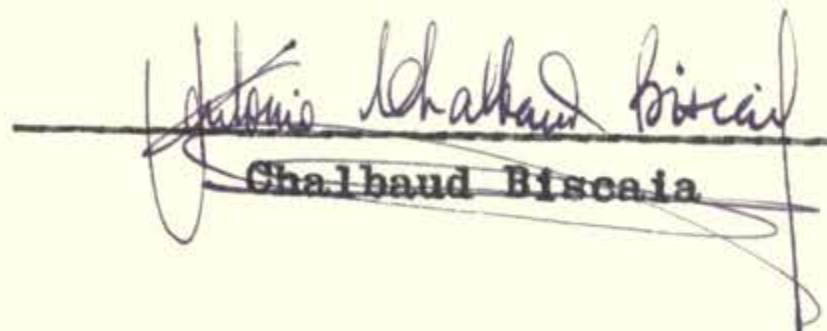

CHALBAUD BISCAIA - Relator

PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A Comissão de Finanças em sua 16ª reunião ordinária realizada em 11 de junho de 1957, presentes os Senhores Cesar Prieto, Chalbaud Biscaia, Nelson Monteiro, Silvio Sanson, Barros Carvalho, Broca Filho, Pereira Diniz, Vasconcelos Costa, Aliomar Baleeiro, Licurgo Leite, Lino Braun, Carvalho Sobrinho, Georges Galvão, Milton Brandão, Leoberto Leal, Praxedes Pitanga, João Abdalla, Lopo Coelho, José Fragelli, Herbert Levy, Vasco Filho, Nogueira de Rezende, Pereira da Silva, Geraldo Mascarenhas, Colombo de Souza, opina por unanimidade, pela aprovação do Projeto nº 722/1955, de acôrdo com o parecer do Relator, Sr. Chalbaud Biscaia.

Sala Rego Barros, em 11 de junho de 1957.


_____, Presidente
Cesar Prieto


_____, Relator
~~Chalbaud Biscaia~~

A IMPRIMIR

700

C12

Em 14/6/1957 CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 722/A - 1955

Projeto de lei

Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do porto de alto calado na baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia; tendo pareceres: com substitutivo da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e favorável da Comissão de Finanças.

PROJETO Nº 722/1955 A QUE SE REFEREM OS PARÁGRAFOS
Comissão de Transportes, Comunicações e O. Públicas e de Finanças

DOS DEPUTADOS

804-55

a) Carlos Ruz.

PROJETO Nº _____, DE 1955

C12
(1)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º / Pica o Poder Executivo autorizado a construir, no prazo de três (3) anos, a contar da data da publicação da presente lei, a primeira etapa do porto de alto calado (Cais de 10 (dez) metros) da baía de Marau, no local denominado CAMPINHO, Estado da Bahia.

Art. 2º / Para fazer face às despesas das obras e equipamentos o Governo Federal incluirá no orçamento da União, durante três exercícios consecutivos, a importância de Cr\$... 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), anualmente.

Art. 3º / Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955

Vasco Filho
Vasco Filho

JUSTIFICACÃO

O porto de Campinho, na baía de Marau, se destaca entre todos os portos do Brasil como dos melhores pelas suas excelentes condições naturais. Sobre Campinho assim se expressou o próprio Diretor-Geral do DNPRC, em ofício C-198. de 8-3-54:

- "7 - As vantagens da localização do porto em Campinho podem ser assim resumidas:
 - a) absoluta desnecessidade de dragagem para acesso a navios com 10,00m de calado;
 - b) ampla bacia de evolução;
 - c) possibilidade de grande ampliação das instalações portuárias;

- d) proximidade da entrada da baía de Marau
 e) grandes extensões planas para o desenvolvimento da cidade, muito embora estas áreas sejam relativamente baixas;
 f) acesso ao porto em terrenos planos.

E ainda sobre ele assim se expressou o grande geógrafo Almirante Mouchez no seu esplêndido trabalho que data de 1861:

"É o mais belo porto do norte do Brasil, depois da Bahia, não só pela sua extensão e profundidade como pela calma perfeita de suas águas".

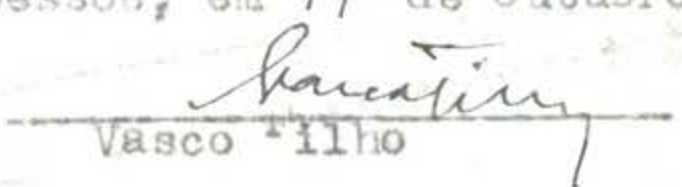
O grande porto de Campinho (cais de 10 metros), situado na zona mais rica e promissora da Bahia, virá servir ^{modo} mais técnico e mais econômico todo sul e sudoeste do Estado, o norte de Minas, vasta região do "Vale do São Francisco", o centro de Goiás e notadamente a futura Capital do Brasil, no planalto central.

Terá, portanto, um vasto "hinterland" servido pelas melhores rodovias e por uma ferrovia já estudada pelo DNOP, com as melhores características técnicas do País. Dispõe CAMPINHO de todos os requisitos exigidos para criação de uma cidade moderna.

A terminal marítima de Campinho, encurtando sensivelmente as distâncias e reduzindo os custos do transporte, melhorará consideravelmente as condições do escoamento do cacau, da piaçava, do côco, do dendê, além de permitir maior expansão das riquezas jacentes e a exploração da baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnesita de Brumado, do Manganes de Licínio de Almeida, o calcáreo de Ituassu, além da indústria extrativa da madeira e muitas outras riquezas já conhecidas do vale do Rio das Contas.

Campinho, em tudo semelhante, será a segunda "Santos" brasileira, influenciando de modo decisivo na economia e no desenvolvimento do nosso País.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955


 Vasco Filho

Ofício da

Comissão de Transportes, Co-
municações e Obras Públicas.


C14 **(3)**
Rio de Janeiro, 28^o de outubro de 1955. *P. A. G.*

Of. nº 43/55.

Senhor Presidente:

Tendo esta Comissão aprovado os requerimentos in-
clusos, do Senhor Deputado Benedito Vaz, nos quais solicita
informações a respeito dos projetos ns.: 722/55 - "Autoriza
o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Pôrto de
alto calado na Baía de Marauá, no local denominado Campinho-
Estado da Bahia", ao Departamento de Portos, Rios e Canais;
e 613/55 - "Autoriza a emissão especial de selos em benefí-
cio dos cancerosos, através do auxílio às instituições filan-
trópicas criadas para o combate ao câncer", ao Departamento
dos Correios e Telégrafos, rogo de Vossa Excelência as ne-
cessárias providências, a fim de que o mesmo seja atendido.

Valho-me da oportunidade para reiterar a Vossa Ex-
celência os meus protestos de elevada estima e distinta con-
sideração.


Ostoj Roguski - Pre-
sidente.

ANEXO: Avulsos dos projetos citados.

A Sua Excelência o Senhor Deputado CARLOS LUZ,
M.D. Presidente da Câmara dos Deputados.

4
CPB

S.C. 281.117/55

A quem fez a requisição
6.6.56.

5
H.A.G.

do _____
Aviso

Nº 384

Em 1º de junho de 1956

Senhor 1º Secretário:

Tendo em vista o Ofício dessa Câmara, nº 2.255, de 10 de novembro do ano passado, solicitando esclarecimentos sobre o Projeto de Lei nº 722 - 1955, que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Pôrto de alto calado na Baía de Marauí, em Campinho, Estado da Bahia, tenho a honra de transmitir a V. Exa. cópia dos pareceres emitidos pela Contadoria Geral da República e pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exa. os protestos da minha alta estima e distinta consideração.

José Maria Alkmin

ANOTADO

Ao Exmo. Sr. Deputado Divonsir Côrtes,
DD. 1º Secretário da Câmara dos Deputados.
CRDA/P.

Informações prestadas
 pela CONTADORIA GERAL DA REPÚBLICA

Frutas 170

Assunto: Projeto de Lei nº 722/55, da Câmara dos Deputados que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Porto de alto calado na Baía de Marau - Estado da Bahia - Cr\$ 30.000.000,00 -

Pelo projeto nº 722 - 1955, da Câmara dos Deputados, ficará o Poder Executivo autorizado a construir, no prazo de três - 3 - anos, a contar da data da publicação da presente Lei, a primeira etapa do porto de alto calado (Cais de 10 metros) da baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia.

2. No artigo 2º do projeto em tela, verifica-se que o Governo Federal deverá incluir no orçamento da União, durante três anos consecutivos, a importância de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), anualmente para aquele fim.

3. A Lei nº 1.474, de 26.11.951, no seu artigo 3º, § 1º diz: "O montante do adicional a que se refere o artigo, constituirá fundo especial, com personalidade contábil e será aplicado na execução do programa de reaparelhamento de portos e ferrovias, aumento da capacidade de armazenamento, frigoríficos e matadouros, e elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento de indústrias básicas e de agricultura".

4. Regulamentando a aplicação das taxas criadas pela Lei 1474 citada, e criando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, foi sancionada a Lei nº 1.628, de 20.6.52, que regula a parte das inversões ou despesas com a execução de programa de reaparelhamento econômico.

5. Assim, a meu ver, o projeto poderia ser incluído no programa de que tratam as Leis acima, a fim de não se onerar mais o Tesouro, angustiado por periódico deficit.

À consideração do Sr. Chefe de SDO.

CGR. DO. SDO. em 29.11.955

(a) Francisco Storino
 Contabilista "28"

* * *

De scôrd.

O projeto em exame deve ser rejeitado, de vez que o

17

6

assunto a que o mesmo se refere, é daqueles que encontra solução nos dispositivos legais citados na informação retro.

À consideração do Senhor Contador Adjunto.

C.G.R.- D.O. 29.11.955

(a) Clovis Jorge de Souza
Subst. chefe "0" - S.D.O.

* * *

De acôrdo.

À consideração do Sr. Contador Geral.

C.G.R.- D.O. 1.12.955

(a) Candido de Abreu e Souza
Contador-Adjunto

* * *

De acôrdo. Restituo ao Gabinete do Ministro da Fazenda.

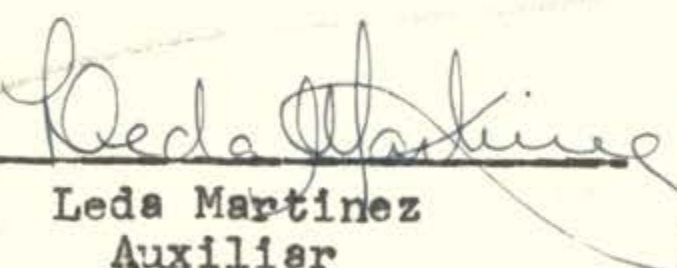
CONTADORIA GERAL DA REPÚBLICA - 16 DEZ 1955

(a) Raul Fontes Cotia
Contador Geral

* * *

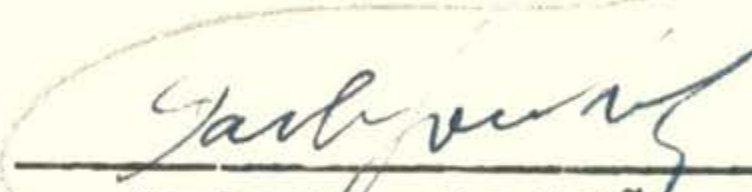
CONFERE COM O ORIGINAL.

G.M.F.- 24 de maio de 1956.


Leda Martinez
Auxiliar

ESTÁ CONFORME.

G.M.F.- 24 de maio de 1956.


Paulo Gouveia Lobão
Subst. encarregado da Mecanografia.

Informações prestadas pelo
MINISTÉRIO DA FAZENDA

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

C Ó P I A

ARMAS DA REPÚBLICA = C Ó P I A MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Proc. nº 11.011-56

Of. nº G-360

Em 27 de março de 1956

Do Diretor Geral do Departamento Nac. de Portos, Rios e Canais
Ao Exmº Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas
Assunto: - Obras do pôrto de Marau = BA. =

Senhor Ministro.

Tenho a honra de restituir a V.Exa. o incluso processo nº 29.961-55, da Secretaria da Presidência da República, pelo qual é solicitado o parecer dêsse Ministério sôbre o Projeto de Lei nº 722, de 1955, da Câmara dos Deputados, que autoriza o Poder Exe - cutivo a construir a primeira etapa das obras do pôrto de grande ca lado na baía de Marau, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

2. Sôbre o assunto, cumpre-me inicialmente informar a V. Exa. que, mediante concorrência pública, êste Departamento contra tou a construção do referido pôrto no local denominado Gravatá, tam bém na baía de Marau, já estando iniciadas as respectivas obras.

3. Hidrográficamente, ambos os locais satisfazem às exi gências para a construção de um pôrto, tendo êste Departamento con cluido sua preferênci pela localização em Gravatá, tendo em vista que êle se encontra no continente, possibilitando desde logo liga ções com a rêde rodoviária nacional e estadual, para o que serão ne cessários construir sômente cerca de vinte quilômetros de estrada.

4. A argumentação expendida em defesa da localização do pôrto em Campinho, é pelas maiores facilidades que oferece a sua ligação ferroviária com Ubaitaba, em cuja direção se prolonga a Estrada de Ferro Jequié Ubaitaba.

5. De modo a examinar as várias críticas apresentadas contra a localização do pôrto em Gravatá, êste Departamento está reexaminando o assunto, e para isso solicitou informações aos Depar

C19

8
J.A.G.

Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Rodagem, bem como o Departamento Estadual de Estrada de Rodagem, da Bahia, não se justificando, assim, que desde logo se fixe por Lei o local de construção do pôrto.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.Exa. os protestos de minha elevada estima e distinta consideração.

As. - GILBERTO CANEDO DE MAGALHÃES
Diretor Geral

Ref. 1 967/56
C/1 anexo
GAB/GCM/JBM/...

Está conforme o original: (a) Vera Moderno Martins de Oliveira

* * *

CONFERE COM A CÓPIA CONSTANTE DO PROC. 281.117/55. G.M.F.-24 de maio de 1956.

ESTÁ CONFORME. G.M.F.-24 de maio de 1956.

Leda Martinez
Leda Martinez
Auxiliar

Paulo Gouveia Lobão
Paulo Gouveia Lobão
Subst. encarregado da Mecanografia.



385
HILTON
C20
9
J.A.G.

PROJETO Nº 722, de 1955
Relatório

Aos 17 de outubro de 1955, o Sr. Dep. Vasco Filho propôs à consideração do Congresso Nacional o projeto nº 722/55, em virtude do qual pretende autorizar o Poder Executivo a construir a primeira etapa do porto de alto calado da Baía de Marau - BAHIA, no local denominado Campinho. O art. 2º do projeto manda incluir no Orçamento a verba de 30 milhões, durante três exercícios financeiros consecutivos, para execução da obra. Aliás, o vigente orçamento federal já consigna a dotação de CR\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros) para construção do porto em Campinho ("Diário Oficial", de 12-12-55, pag. 594).

O autor justifica a proposição pelos seguintes motivos:

I - o porto de Campinho é um dos melhores do Brasil pelas excelentes condições naturais, assim resumidas pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em ofício C-198, de 8-3-54:

- a) absoluta desnecessidade de dragagem para acesso a navios com dez metros de calado;
- b) ampla bacia de evolução;
- c) possibilidade de grande ampliação das instalações portuárias;
- d) proximidade da entrada da baía de Marau;
- e) grandes extensões planas para o desenvolvimento da cidade;
- f) acesso ao porto em terrenos planos;

II - o porto de Campinho se situa na zona mais rica e promissora da Bahia e servirá de modo mais técnico e econômico ao sul e ao sudoeste daquele Estado, ao Norte de Minas, à vasta região São Franciscana, ao centro de Goiás e à futura Capital Federal, no planalto central;

III - o porto terá vasto hinterland servido por boas rodovias e por ferrovia já estudada pelo D.N.E.F.;

IV - o porto encurtará distâncias e reduzirá fretes, melhorará as condições de escoamento do cacáu, da piaçava, do côco, do dendê; permitirá a exploração da baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnesita de Brumado, do manganês de Licínio de Almeida, do calcáreo de Ituaçu, etc.



C21

19

10
 J. A. G.

O projeto me foi distribuído em 25 de outubro de 1955. Logo em seguida, dia 28, requeri informações ao Departamento de Portos, Rios e Canais. O expediente foi feito no mesmo dia, mas as informações, ~~que deveriam ser prestadas no prazo de trinta dias, sob pena de crime de responsabilidade, nos termos do art. 13, IV, da Lei nº 1.079, de 1950,~~ só ^{vieram com o} foram em ofício de 24 de maio deste ano, que nos chegou às mãos na segunda semana de junho. ~~Vê-se assim, que o D.N.P.R.C., no mais franco desprezo à lei, levou sete meses para prestar as informações que tinha o dever de dar em um mês. Debalde esta Comissão insistiu no pedido. E, quando manda as informações, é para tergiversar.~~ As informações são imprecisas e vagas. Nada esclarecem sobre o problema proposto. Pelo contrário, o que o Departamento faz é lançar maior confusão sobre a controvérsia dos locais para construção do porto da Baía de Marauá. O próprio Departamento confessa a sua dúvida ao afirmar, no item 5, que está reexaminando o assunto e para isso solicitou informações aos Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Rodagem, bem como ao Departamento Estadual de Estradas de Rodagem da Bahia.

Enfim, o D.N.P.R.C. diz que já iniciou as obras do porto em Gravatá, mas não enumera as razões dessa preferência.

Com tais informações, vieram também as do Ministério da Fazenda, que o relator não havia pedido, conforme se vê de seu requerimento.

Tivemos, assim, que procurar outros elementos, inclusive do próprio Departamento, que nada lhe custava ter anexado a sua resposta.

É o relatório.

PARECER

A propósito da construção do porto na Baía de Marauá, duas correntes extremadas se formaram. Uma, esposada pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, adotou a solução do porto em Gravatá. A outra, defendida pelo projeto, pretende Campinho

Entre as duas posições, dividem-se as opiniões e os técnicos em pontos de vista extremados, de certa maneira prejudiciais ao trabalho do relator, leigo no assunto e que, assim, vê suas dificuldades naturais aumentadas e comprometido seu trabalho, que não tem parti-pris, nem prevenções e que estudou o projeto disposto a emitir parecer baseado exclusivamente na convicção firmada a respeito da solução mais conveniente ao País. Essa posição, que exclui desde logo qualquer influência pessoal, não representa po-



022

11

J. A. G.

- 3 -

rém qualquer desapreço aos ilustres patricios cujas opiniões se chocam no bôjo dêste processo.

A BAÍA DE MARAÚ

Entre a Barra de Serinhanhem e a Ponta do Mutá, o litoral baiano se abre numa grande enseada, que se aprofunda pelo continente, de forma irregular e caprichosa: é a Baía de Maraú, formada por três estuários principais. O de Serinhanhem avança pelo noroeste, além da cidade de Ituberá, separando-se do estuário do rio Igrapiuna pela ilha dos Tubarões. Para o sul, aprofunda-se o estuário de Maraú, em cuja margem direita se ergue a cidade do mesmo nome. O terreno em que se situa Maraú estende-se para o norte numa restinga de terras planas e baixas que vão formar a Ponta do Mutá, na Barra Grande, olhando os recifes do Sororocussu, a nordeste. Na parte oeste da ponta da restinga, frente à ilha Grande, está Campinho. Entrando-se pelo estuário de Maraú, 13 kms. ao sul, nas terras altas do continente, encontra-se Gravatá. Aí estão os dois locais da controvérsia.

A baía de Maraú está situada no litoral baiano, cêrca de 120 quilômetros ao sul de Salvador, logo ao norte do paralelo 14º. É também conhecida pelo nome de "Baía ou Enseada de Camamu", nome do município em que ela se encontra.

Cem quilômetros ao sul, ergue-se a cidade de Ilhéus, o atual e precário pôrto do cacáu.

A construção do pôrto da Baía de Maraú foi prevista pelo artigo 2º do Decreto 30.334, de 21.12.951, que dispôs sobre o reaparelhamento e ampliação dos portos nacionais e da navegação.

GRAVATÁ OU CAMPINHO

Respondendo ao pedido de informações que formulámos, assim se pronunciou o Diretor do D.N.P.R.C.:

- 1º / que o Departamento mediante concorrência pública, já contratou a construção do pôrto em Gravatá, iniciadas já as obras;
- 2º / hidrográficamente, ambos os locais satisfazem às exigências de um pôrto;
- 3º / a preferência dada a Gravatá se deve a sua localização no Continente, facilitando imediata ligação rodoviária;



C23

 12/11
 H. A. G.

4º - mas que, diante das críticas feitas à localização em Gravatá, o D.N.P.R.C. vai reexaminar o assunto.

Diante dessas informações, a conclusão lógica a se tirar é a de que o Departamento não está seguro da orientação a tomar, pois vai reexaminar o assunto.

Essa atitude pareceu-nos estranha porque, anteriormente, o Departamento havia se batido vigorosamente pela localização em Gravatá, ao responder longamente o requerimento de informações nº 878/55.

Nessa ocasião, o Departamento examinou a solução Campinho e assim resumiu suas condições:

Vantagens:

- 1) - profundidades naturais para fundos de 10 metros;
- 2) - Grande bacia de evolução
- 3) - extensões planas para o desenvolvimento do porto da cidade.

Desvantagens:

- 1) - necessidade de grandes aterros
- 2) - grandes dificuldades de comunicação rápida com o hinterland.

Examinemos as duas desvantagens citadas.

ATERROS

Sobre o assunto, assim se manifestou o eminente Dr. Maurício Joppert da Silva, em carta dirigida ao autor do projeto, que anexamos ao nosso parecer, como valioso subsídio:

3/1
 "Calcula o ex-Diretor do DNPRC em 1.400.000 m³ o volume do aterro para encher o terrapleno do cais. Tudo irá depender da posição em que for locado o alinhamento do cais. A solução sugerida com muita felicidade pelo prezado colega Vasco Neto reduz o volume do aterro para 400.000 m³. Gravatá, para se tornar porto de 10 metros, carece de uma dragagem de 600.000 m³ para abertura de um canal e de um aterro de 300.000 m³, havendo um saldo na terraplanagem a favor de Campinho na ordem de 500.000 m³. Se levarmos em conta que a dragagem do canal de Gravatá necessitará de conservação, acentuar-se-ão as vantagens da solução Campinho neste particular".

E mais adiante:

3/2 "Cota baixa dos terrenos de Campinho, dificultando



C24

13

- 5 -

as obras de saneamento urbano e necessitando de 1.000.000 m³ de atêrro. Ora, os levantamentos mostram que os terrenos adjacentes ao pôrto estão em cotas de 4 e 6 metros, excelentes para um plano de urbanização. Mesmo que fôsse necessário o atêrro, êle não se fará todo agora mas sim à medida que a cidade se fôr desen-
volvendo.

"Gravatá padece do mal contrário: as cotas elevadas chegam até o mar, circunstância que dificulta imenso a construção das instalações portuárias. Haja vista Vi-
tória, do lado do continente, que só pôde realizar até agora uma caixa de embarque de minério bastante precá-
ria. A expansão de Gravatá é que só se poderá fazer em terrenos conquistados ao mar, por atêrro".

Até aí, o prof. Maurício Joppert.

O seu pronunciamento é concludente. Realmente, há necessidade de atêrros em Campinho. É uma desvantagem. Mas é uma desvantagem que Gravatá não compensa porque também Gravatá exige atêrros e dragagem (no pôrto e no canal) em volume superior, sen-
do que a dragagem impõe ainda conservação. No cotêjo das desvanta-
gens é necessário escolher a menor, o que favorece Campinho.

Examinemos, pois, a segunda objeção formulada pe-
lo Departamento, isto é, as grandes desvantagens de comunicação rá-
pida com o hinterland. É a questão dos transportes.

Transportes

Qual será, porém, o hinterland do pôrto?

Evidentemente, de imediato, será tôda a zona cacau-
eira situada ao sul da baía, a partir do Rio de Contas. É o pró-
prio Departamento quem o afirma no ofício nº G.125, de 27 de janei-
ro último:

"De Ubaitaba poderá ser atingida para o sul a zona
cacaueira de Ilhéus, Itabuna, Canavieira e Belmon-
te":

Estamos nos atendendo rigorosamente às informações
do próprio Departamento, a fim de tornar incontestáveis as nossas
conclusões.

Assim, a baía de Marau será o pôrto do cacáu, o ter



C25

14

 14
 J. A. G.

ceiro produto de importância na exportação nacional, em 1955, colocado logo abaixo do café e do algodão ("Comércio Internacional" do Banco do Brasil, ano V, nº 4, p. 42). Em 1955, rendeu-nos ele CR\$ 1.669.000.000,00. Atualmente, é exportado em grande parte por Ilhéus, que jamais será um porto internacional: seu calado é insignificante, conforme verificamos do projeto do canal elaborado pelo Departamento quando executou as sondagens em janeiro de 1948.

Evidentemente que a região situada ao norte da baía de Marauí poderá preferir o porto de Salvador, ou o de S. Roque, situado do lado oposto à capital e para o qual o Departamento de Estradas de Rodagem programou a transversal BA-10, que se entronca com a BA-1, em São Felipe.

Vejamos, pois, as grandes desvantagens alegadas pelo Departamento das comunicações de Campinho com o hinterland. Em 1º lugar, estudemos o transporte rodoviário.

O transporte rodoviário

O centro econômico da região é Itabuna, grande município produtor de cacáu e o 15º do Brasil em população, que supera 150.000 habitantes.

Está situada a cidade na rota da BR.5, a rodovia Rio Espírito Santo-Bahia e aproximadamente na mesma latitude de Ilhéus, a quase cem quilômetros ao sul de Marauí. A BR-5 é o eixo principal de todo o sistema de transporte da região. Em mapa que mostra as rodovias programadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia, notamos a seguinte rede, a partir de Belmonte para o norte:

- 1) - a BA-24: Belmonte - BR.5 - Br.4;
- 2) - a BA.82: Canavieiras - BR.5;
- 3) - BA-23: Una - BR.5 - Br.4;
- 4) - a BA-12: Ilhéus - Itabuna (BR-5)
- 5) - a BR-22: Ilhéus - BR-5 - Jiquié (BR-4);
- 6) - a BA-77: Itacaré - Poiri - BR-5;
- 7) - a BR-78: Marauí - Ubaitaba - BR-5;
- ~~8) -~~

Tôdo esse sistema rodoviário está ao sul de Marauí, sendo de notar-se a existência de várias outras ligações: BA-83, 84, 85, 71, 80, 79, etc..

Na mesma latitude, isto é, a oeste, há as seguintes:



- 1) - a BA-11: Gravata - Ibirataia - Jiquié; 2) - BA-21: Gravata - Camamu - BR-5.

Para o norte da baía há as seguintes:

- 1) - Ituberá - Gandu (BA-76);
- 2) - Camamu - Nazaré (BA-40);
- 3) - Ituberá - Gandu (BA-76);
- 4) - a BA-20: - Cairu - BR-25;

Portanto, a maioria das rodovias programadas se situa ao sul de Marau, tendo como eixo principal a BR-5 (Rio-Espírito Santo - Bahia).

Por outro lado, a rodovia BA-78 que de Marau vai para o sul com 58 kms de extensão, já quase concluída vai atingir Ubaitaba, à margem esquerda do rio de Contas, estabelece contato em Poiri com as pontas dos trilhos da Estrada de Ferro que avança do sul, desde Ilhéus e Itabuna, coração da zona cacauera. De Ubaitaba, a rodovia atinge a BR-5, através da estrada Taboquinhas - BR-5.

Do exposto, conclui-se que a quase totalidade do sistema rodoviário se situa no sul e não no oeste ou no norte, porque o sistema de transporte se orienta no sentido da mercadoria que ele tem a transportar, no caso, o cacáu.

Por conseguinte, não há sentido econômico na alegação do Departamento de que "A rodovia Gravata-Ibirataia, de 88 kms, fornece não só acesso às zonas noroeste, oeste e sul" e que "toda a zona situada acima da linha Gravata - Ibirataia fica muito mais próxima de Gravata do que de Campinho".

Em 1º lugar, essa região não é a produtora da mercadoria exportável.

Em 2º lugar, a distância prevista para a rodovia é de 100 kms., que o Departamento de Estradas de Rodagem acha possível encurtar para 94.

Em 3º lugar, porque, depois de fazer os 94 kms., seria necessário percorrer mais 53 kms na BR-5 rumo ao sul, até o entroncamento para Ubaitaba. Portanto, a distância real seria $94+53 = 147$ kms.

Ora, a distância Campinho - Marau - Ubaitaba - BR-5 é de apenas 96 kms.

Portanto, goze completamente à realidade afirmar-se, como

188 Oliveira

C26.

15

J.A.G.



c27

 16
 J. P. G.

fêz o DNPRC, que há grandes dificuldades de comunicação rápida de Campinho com o hinterland. Muito pelo contrário, o que se verifica após o estudo que acabamos de fazer é que essa comunicação é mais rápida, mais curta e, conseqüentemente, mais econômica. Este certamente foi o motivo que levou o prof. Maurício Joppert a afirmar, em seu trabalho que já mencionamos:

3/1
 "A objeção não procede, como não procedem as dúvidas suscitadas quanto a ligação rodoviária. Com efeito, para unir Campinho a Nova Lage, na BR-5, falta apenas construir cerca de 25 kms, em terreno fácil, num total de 96 kms, ao passo que a ligação de Gravata com a BA-11, na mesma extensão de 96 kms, é conhecida como uma das seções mais pesadas do referido sistema". "Por conseguinte", continua aquele professor, "as articulações portuárias com as vias terrestres são favoráveis a solução Campinho e não Gravata".

Note-se, ademais, que esta Comissão, ao discutir o Plano Nacional de Viação (Projeto nº 326/49), aprovou os seguintes traçados:

BR-46: Campinho - Marau - Ubaitaba - Nova Lage - Ubatã - Ipiaú - Jequié - Três Morros - Maracá - Mugugê - Seabra - Xique-Xique - Bom Jesus.

BR-47: Campinho - Nova Lage - Cajazeira - Boa Nova - BR.4 - Bom Jesus - Brumado - Caetité - Carinhanha - Formosa.

Até aqui, encarámos o problema sob o ponto de vista rodoviário.

Dada a importância do assunto, vamos examiná-lo também sob o prisma ferroviário, embora a estrada de ferro só passa fazer-se necessário para o futuro.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Como já vimos, a Estrada de Ferro Ilhéus avançou até as imediações de Ubaitaba, em Poiri, à margem direita do Rio de Contas, numa extensão de 96 kms. A ponte rodo-ferroviária está em fase de conclusão.

No orçamento vigente da União, encontramos as seguintes dotações para essa ferrovia (Diário Oficial, de 12.12.55, pag. 573):

Ponte sobre o Rio das Contas, entre Ubaitaba e Poiri	GR\$ 5.000.000,00
Prolongamento da Estrada de Ferro Ilhéus, de Poiri (Ubaitaba) ao porto de Campinho	GR\$ 8.000.000,00



e28

 114
 J.A.G.

Ubaitaba - Rio Novo - Jequié Cr\$ 40.000.000,00

Essas dotações se seguiram à aprovação por esta Comissão e pela Câmara do T-12 ao plano ferroviário: Campinho - Formosa-Anápolis (Goiás).

Como se vê, está em plena execução a ligação ferroviária para Campinho. É a consequência de ter o D.N.E.F. concluído pelas melhores condições técnicas do traçado ferroviário para Campinho, comparado com o de Gravatá. É o que nos diz o ofício 475-GM, de 30-12-1954, do Ministro Lucas Lopes, ao responder o requerimento de informações 2.300. As informações prestadas pelo D.N.E.F. são as seguintes:

	<u>GRAVATÁ</u>	<u>CAMPINHO</u>
Custo	- CR\$165.107.943,50	- CR\$ 125.789.552,20
Distância real	- 61 kms	84 kms
Comprimento virtual ou economico, ida	- 112,80 kms	- 112,50 kms
Comprimento virtual, volta	- 140,24 kms	- 129,17
Transporte mais economico	- Ubaitaba-Campinho	-
Menor custo de 1º estabelecimento	- " "	-

Posteriormente, em ofício de 29 de setembro de 1955, o Sr. Ministro da Viação dava novos dados referentes ao custo dos trechos em questão, que passou a ser de CR\$ 251.862.780,80 e CR\$ 167.290.524,40, respectivamente para Ubaitaba - Gravatá e Ubaitaba - Campinho.

Em estudo feito pelo Dr. Otávio de Brito Figueiredo, catedrático de estradas da Escola Politécnica da Universidade da Bahia, encontramos os seguintes dados sobre os dois trechos citados:

Rampas máximas:

Ubaitaba-Campinho	0,5%
Ubaitaba-Gravatá	1,2%

A mesma locomotiva rebocará:

Ubaitaba-Campinho	2.300 toneladas
Ubaitaba-Gravatá	1.152 "

O Dr. Brito Figueiredo termina seu estudo com as seguintes conclusões:



Mancau C29
31 - 10 -

18
18
L.P.A. 4.

- " 1º) Para o mesmo volume total a transportar, a ferrovia para Campinho necessitará apenas da metade do material de tração;
- 2º) + Idem para o montante do capital a empregar para a aquisição desse mesmo material;
- 3º) + Idem para a construção de oficinas, abrigos para locomotivas, compra de peças sobressalentes, etc.;
- 4º) + Dupla a despesa com pessoal dos trens, das oficinas, combustível, lubrificantes, etc., na ferrovia para Gravata;
- 5º) + Maiores as dificuldades para a organização e cumprimento dos horários dos trens, na ferrovia para Gravata;
- 6º) + Maiores as despesas até com o pessoal técnico-administrativo diretamente ligado a locomoção e tráfego na ferrovia para Gravata, e ainda, outros acréscimos de despesas decorrentes de um parque ferroviário duas vezes maior do que outro;
- 7º) + Tarifas sensivelmente menores na ferrovia para Campinho. "

Vê-se, assim, que também sob o ponto de vista ferroviário, não tem nenhuma consistência a segunda objeção formulada pelo D. N.P.R.C. contra a solução Campinho, isto é, as alegadas "grandes dificuldades de comunicação rápida com o hinterland".

Não pode, por isso mesmo, ficar de pé a afirmação feita pelo D.N.P.R.C. no final de seu longo ofício de 27/1/56, quando disse:

" ... parece, entretanto, que está sobejamente justificada a localização em Gravata".

~~Aliás, não sabemos o que se passa com esse Departamento.~~
Nesse ofício, muito extenso, ele quebra lanças pela localização do porto em Gravata. O ofício está assinado pelo ^{ilustre} engenheiro Gilberto Canedo de Magalhães. Entretanto, em ofício G.559, de 3/11/53, o ~~mesmo~~ diretor afirmava ao D.N.E.F.:

"Ambas as soluções portuárias, de Gravata e Campinho, satisfazem plenamente as necessidades deste Departamento, havendo efetivamente vantagens técnicas para a adoção da última solução (Campinho), a qual fica, porém, na dependência da possibilidade de estabelecimento de ligações fáceis com o interior, seja por ferrovia, seja por rodovia".

Isto em 3 de novembro de 1953.



C30

19

19
h. A. G.

Em 2 de dezembro seguinte, já o engenheiro Aníbal de Araújo Lima, em estudo apresentado ao D.N.P.R.C., concluía por dupla solução para o pôrto de Marau: uma imediata e provisória para o presente, outra definitiva para o futuro, nesses termos:

"Gravatá é um pôrto pioneiro do presente com contatos rodoviários de pequeno curso e baixo preço.

"Campinho será o gran-pôrto do futuro, com rodovias e ferrovias ligando-o às regiões mais remotas do continente, de grande curso e alto preço" ("Boletim da Associação Profissional da Indústria de Construção Civil da Cidade do Salvador", jan^o-março de 54, n^o 1, pags. 17 - 24).

O professor Maurício Joppert, autoridade consagrada na matéria achou exdrúxula a "noção de pôrto pioneiro, ou talvez provisório - aliás em desacôrdo flagrante com a doutrina de não pluralidade de portos até agora defendida pelo DNPRC."

~~Esse "desacôrdo flagrante" não será a primeira, nem a última das contradições do Departamento. Já vimos que em 3.11.53, o Departamento afirmava que ambas as soluções portuárias satisfaziam plenamente às suas necessidades e reconhecia vantagens técnicas para Campinho (Ofício G. 559). Em 27.1.56, o Departamento afirmava que estava "sobejamente justificada a localização em Gravatá" (Of. G.125). E em 27.III.56, o Departamento resolveu "reexaminar o assunto e para isso solicitou informações" ao DNEF e ao DNER e ao DER da Bahia" Apesar dessa grande confusão em que se encontra, o DNPRC inicia as obras em Gravatá. Afinal de contas, que há com o DNPRC a respeito do pôrto da baía de Marau? Qual o motivo de tanta incerteza e vacillação? Afinal, tem ou não o DNPRC uma convicção formada a respeito?~~

O exame das objeções oficialmente levantadas contra Campinho já nos autorizava a uma conclusão. Entretanto, desejamos examinar ainda duas outras que encontramos no trabalho do engenheiro chefe do 11^o Distrito, que mencionamos neste parecer, isto é, o problema da água e da energia elétrica, fundamentais à existência do pôrto e da cidade.

- ÁGUA -

Alega o Dr. Araújo Lima que a água necessária ao abastecimento de Campinho teria de ser captada em "pequenos mananciais ainda não estudados a 70 ou 80 kms, acima de Marau, ou se estes não bastassem, muito mais acima, no rio de Contas, não sabemos a que distância, mesmo com aproximação".



"Não sabemos" - expressão característica com que os técnicos do DNPRC revelam a precariedade de suas convicções contra Campinho.

Responde o autor do projeto, em ofício de 15/12/54, dirigido ao Ministro Lucas Lopes, alegando que o problema foi previamente estudado e apresenta as seguintes soluções:

"I - Consumo imediato: água do subsolo.

Lençol freático que se estende desde junto ao pôrto por toda a península. Entre o pôrto e a Lagôa Cassange, ou seja do km 0 ao 8, pode-se obter água para uma população de 35.000 habitantes. Como exemplo mais próximo está o abastecimento da já populosa Ilha Grande, que fica em frente a Campinho, e temos a cidade de Natal, que é abastecida por lençol freático".

"II - Consumo próximo: água por elevação.

a) / Rio Aibizinho e seus tributários. Distância máxima: 24 kms, volume capaz de abastecer mais ... 25.000 habitantes;

b) / Rio Aibin - Distância máxima: 30 kms, volume capaz de abastecer mais 30.000 habitantes;

c) / Rio Piracanga - Distância máxima: 30 kms, capaz de abastecer mais 140.000 habitantes.

"III - Consumo mais remoto: água por gravidade:

a) / Rio Araú - descarga de 5 metros cúbicos por segundo;

b) / Rio Cachoeira da Serra ou Beirão - descarga 1,500 m³ por segundo;

c) / Rio Ambuba - descarga 0,5 metro cúbico por segundo".

E prossegue o autor:

3/ "Essas três descargas foram indicadas pelo grande geógrafo Gonzaga de Campos. A distância máxima no ponto de captação é de 43 kms. até Campinho e os volumes somados dão para abastecer outra cidade de Santos com população de 2 milhões de habitantes, tomando-se por base o consumo de 300 litros per capita/dia".

Não é necessário qualquer comentário.



c32 21

f. A. G.

ENERGIA ELÉTRICA

O ilustre chefe do 11º Distrito de Portos, Rios e Canais apresenta três soluções para o problema de energia elétrica:

- 1) - usina termo-elétrica local;
- 2) - energia elétrica de Pancada Grande, acima de Ituberá, ou por meio de cabos de alta tensão submersos ou por rede aérea contornando a baía de Marau;
- 3) - energia proveniente em futuro remoto da cachoeira do Funil.

A isso responde o autor no seu já citado ofício:

3

"Quanto ao fornecimento de energia elétrica a Campinho, da cachoeira da Pancada Grande, por linha submarina, a informação é capciosa, ridícula. Se temos terra firme para ^{levar} a Pancada Grande (Taboquinhas) a Campinho uma estrada de ferro, por que vamos adotar para a transmissão de energia elétrica a tal linha submarina?"

O problema de abastecimento definitivo de energia elétrica produzida em Pancada Grande é igual, perfeitamente identico, tanto para Gravata como para Marau-Campinho e será resolvido pela clássica linha aérea de transmissão.

Que seria mais interessante ou mais econômico: construir-se uma linha aérea de transmissão de 44 kms. para servir exclusivamente a Gravata, ou prolongar-se uma linha aérea de transmissão da cidade de Marau (a ligação com Marau é caso resolvido) ao porto de Campinho com apenas 25 kms?"

O que acontece é que há duas cachoeiras com nomes semelhantes. A referida pelo chefe do 11º distrito denomina-se Pancada Grande e está situada no rio Serinhanhem, a noroeste da baía de Marau e acima de Ituberá. E a mencionada pelo autor do projeto é a chamada Pancada, situada no rio de Contas, nas proximidades de Taboquinhas, bem ao sul da baía. Portanto, as posições das duas quedas são completamente opostas.

Acontece, porém, que o aproveitamento hidrelétrico já programado é o do sul. O governo da Bahia criou o fundo de energia pela Lei nº 425, de 29/10/51. As atividades do Departamento de Energia se voltaram com prioridade para o aproveitamento do potencial hidráulico do baixo Rio de Contas. O Estado firmou contrato com o Banco de Desenvolvimento, obtendo CR\$224.140.000,00 e já começou as obras que visam inicialmente a energia da cachoeira do Funil, cujo potencial é da ordem de 30.000 kW. Pancada



c33

22

dará mais 25.000 kw. Foi mesmo já organizada uma sociedade de economia mista, as Centrais Elétricas do Rio das Contas S/A, em obediência à cláusula 20ª do contrato com o Banco de Desenvolvimento.

Por conseguinte, a energia elétrica que servirá ao porto será certamente a produzida no sul e não a do norte, da qual não cogitaram ainda os poderes públicos.

Ora, se a energia para Marauá vai do Sul, o projecto chefe do 11º distrito pode tranquilizar-se: não terá de enfrentar o terrível problema dos cabos submarinos nem a estafante tarefa de contornar toda a baía. Não há problema: partindo do rio de Contas, a rede de transmissão atingirá naturalmente a cidade de Marauá e o porto de Campinho.

CONCLUSÃO

Evidentemente, o estudo feito até aqui fortaleceu a nossa convicção de que Campinho é a melhor solução para o porto da Baía de Marauá.

Esta é a nossa conclusão.

Campinho será um dos melhores portos do mundo. Sua profundidade natural de 10 metros sem dragagem supera a de Santos - (8,50m), Buenos Aires (9 m e 7,90m), Hamburgo (8m), Ruão (8m com auxílio das marés), etc.

Gravatá possui um trecho de cem metros de comprimento com 6 metros de profundidade e outro de 1.100 metros com 7 m.

Queremos fazer nossas as palavras do Dr. Maurício Joppert em documento que já mencionamos:

"Campinho é a solução natural e tecnicamente mais completa do problema portuário na baía de Marauá: atende com rara felicidade a todos os requisitos exigidos para a construção de um porto moderno, com um projeto progressivo, isto é, dispõe de espaço para crescer em tempo oportuno e permite a criação de uma grande cidade a ele adjacente.

"Não será um porto exclusivamente baiano mas terá um caráter realmente nacional porque o seu hinterland atingirá o sul da Bahia, norte de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, conforme as estradas já projetadas no Plano de Viação Nacional.

"É inútil multiplicar os portos, porque o comércio procura se concentrar num deles, deixando os outros em abandono. O exemplo de Rio e Niterói é bem patente. Não se pode, pois, pensar em criar um porto em Gravatá, com a despesa de CR\$ 90.000.000,00 e transferir -



C34

23

23
J.A.G.

3/2

lo depois para Campinho, quando a economia da região se desenvolver.

"A construção deve ser feita, de uma vez, em Campinho."

Discordamos, entretanto, da redação dada ao artigo 1º do projeto, "autorizando" o governo a construir o pôrto. Assim redigido, o projeto será inócuo porque não obriga. Autorizado o governo já está, tanto que iniciou obras em Gravatá, independentemente de lei especial. O projeto deve ser imperativo. Assim, propomos que, aprovando o projeto, a Comissão lhe dê o seguinte substitutivo:

PROJETO Nº 722/55

3/2

"Determina a construção do pôrto de alto calado da baía de Marau, no local denominado Campinho".

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O Poder Executivo construirá a primeira etapa do pôrto de alto calado (cáis de dez metros) da Baía de Marau, no local denominado Campinho, no prazo de três anos, a contar da promulgação desta lei. *no local da baía*

Art. 2º Para fazer face às despesas da obra, o Orçamento da União consignará a dotação de trinta milhões de cruzeiros (CR\$ 30.000.000,00) durante três exercícios consecutivos. *data da publicação*

Art. 3º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

~~É o parecer, s. m. j.~~

14 dezembro

Sala "Paulo de Frontin", aos 14 de outubro de 1956.

Larocay de Oliveira

Presidente.

Benedito Vaz
Benedito Vaz - Relator.

Com restrições:
Antonio Babij
Almeida
Galvão de Almeida

no verso

Aguiar
João
Calderon

Sala "Paulo de Frontin", em 14 de dezembro de 1956.

Croacy de Oliveira - Presidente

Benedito Vaz - Relator

Marcos Parente

Vasco Filho

José Pedroso

Ernesto Saboia

Adauto Cardoso

Antônio Baby (com restrições)

Clemente Medrado (contra)

Caixa: 40

Lote: 33

PL Nº 722/1955

330

C35

24

24/11
L.A. Oliveira

Comissão de Transportes, Comunicações e Obras
Públicas.

Projeto n. 722 / 55

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, em reunião de 14/12 / 1956, aprovou o parecer do relator, favorável ao Projeto n. 722/55, votando os Senhores Croacy de Oliveira - Presidente, Benedito Vaz - Relator, Marcos Parente, Vasco Filho, José Pedroso, Ernesto Saboia, Adauto Cardoso, Antônio Baby (com restrições) e Clemente Medrado (contra).

14 de dezembro
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Sala "Paulo de Frontin", em 14 de dezembro de 1956

Croacy de Oliveira

Presidente

Benedito Vaz

Benedito Vaz - Relator

Antônio Baby

Antônio Baby - Revisor

C36 25

COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto nº 722/55

RELATÓRIO

O nobre Deputado Vasco Filho submete à apreciação do Congresso Nacional o presente projeto de lei, que tomou o nº 722/55, em o qual se autoriza o Poder Executivo "a construir, no prazo de três (3) anos, a contar da data da publicação da presente lei, a primeira etapa do porto de alto calado de 10 (dez) metros da baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia".

Justifica a iniciativa nos seguintes termos:

"O grande porto de Campinho (cais de 10 metros) situado na zona mais rica e promissora da Bahia, virá servir de modo mais técnico e mais econômico todo sul e sudoeste do Estado, o norte de Minas, vasta região do "Vale do São Francisco", o centro de Goiás e notadamente à futura Capital do Brasil, no planalto Central.

Terá, portanto, um vasto "hinterland" servido pelas melhores rodovias e por uma ferrovia já estudada pelo DN EP, com as melhores características técnicas do País. Dispõe Campinho de todos os requisitos exigidos para criação de uma cidade moderna.

A terminal marítima de Campinho, encurtando sensivelmente as distâncias e reduzindo os custos do transporte, melhorará consideravelmente as condições do escoamento do cacau da piaçava, do côco, do dendê, além de permitir maior expansão das riquezas jacentes e a exploração da baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnésita de Brumado, do manganês de Licínio de Almeida, o calcareo de Ituassu, além da indústria extrativa da madeira e muitas outras riquezas já conhecidas do vale do Rio das Contas.

Campinho, em tudo semelhante, será a segunda "Santos" brasileira, influido de modo decisivo na economia e no desenvolvimento do nosso País".

Para atender às despesas correspondentes o projeto em seu art. 2º prevê a inclusão do orçamento federal, em três exercícios consecutivos, da quantia de Cr\$30.000.000,00.

Sobre o seu mérito pronunciou-se a douta Comissão de Transportes, através longo e bem elaborado parecer de autoria do ilustre deputado Benedito Vaz, que concluiu pela aprovação do mesmo.

É o relatório.

C37

26

PARECER

Estudado minuciosamente o aspecto técnico da proposição pela referida Comissão de Transportes, depois de diversas diligências, foi minuciosamente estudado no parecer do relator, que examinou a controvérsia estabelecida a respeito da melhor localização para o porto que se pretende construir e de cuja necessidade ninguém discorda.

A divergência reside exclusivamente na localização e a Comissão técnica optou pela do projeto, concluindo que - "Campinho será um dos melhores portos do mundo".

Ora, a esta Comissão de Finanças, não compete se não se pronunciar sobre as repercussões financeiras do projeto, que evidentemente recomendam a sua aprovação, uma vez que está fora de dúvida a conveniência da construção do porto, que será um "novo porto de Santos", no sul da Bahia, facilitando o escoamento de enorme parcela de riquezas da vasta zona circumvizinha.

O interesse nacional em se construir os portos de que carece o país é fato axiomático proclamado por todos os verdadeiros patriotas, que desejam a Pátria engrandecida e forte.

Somos pela aprovação do projeto, em face do exposto. É o parecer.

Sala Rêgo Barros, em 3/6/1957.

Antonio Chalbaud Biscaia

CHALBAUD BISCAIA - Relator

cb.

C 38

27

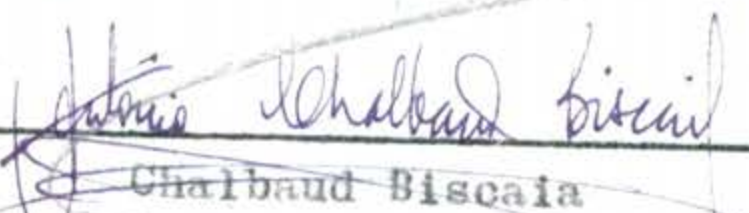
PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

A Comissão de Finanças em sua 16ª reunião ordinária realizada em 11 de junho de 1957, presentes os Senhores Cesar Prieto, Chalbaud Biscaia, Nelson Monteiro, Silvio Sanson, Barros Carvalho, Broca Filho, Pereira Diniz, Vasconcelos Costa, Aliomar Baleeiro, Licurgo Leite, Lino Braun, Carvalho Sobrinho, Georges Calvão, Milton Brandão, Leoberto Leal, Praxedes Pitanga, João Abdalla, Lopo Coelho, José Fragelli, Herbert Levy, Vasco Filho, Nogueira de Rezende, Pereira da Silva, Geraldo Mascarenhas, Colombo de Souza, opina por unanimidade, pela aprovação do Projeto nº 722/1955, de acordo com o parecer do Relator, Sr. Chalbaud Biscaia.

de três partes

Sala Rego Barros, em 11 de junho de 1957.


_____, Presidente
Cesar Prieto


_____, Relator
Chalbaud Biscaia





Câmara dos Deputados

L. Buarque

13.57
13.57

042

Relate a V. Sr. esta comissao e que
o regime de liberdade o projeto 224 e 1817,
que se acha em legua toda de 1817 e 1817
art. 2.

13.28.6.17

Monteiro

Jacobs Filho

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19

Ementa :

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19

Sancionado em de de 19

Promulgado em de de 19

Vetado em de de 19

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19

PL Nº 72/1955
337
Câmara: 40

Aviso

Nº 384

10-6-56

Senhor 1º Secretário:

Tendo em vista o Ofício dessa Câmara, nº 2.255, de 10 de novembro do ano passado, solicitando esclarecimentos sobre o Projeto de Lei nº 722 - 1955, que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Porto de alto calado na Baía de Marauá, em Carpinho, Estado da Bahia, tenho a honra de transmitir a V. Exa. cópia dos pareceres emitidos pela Contadoria Geral da República e pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exa. os protestos da minha alta estima e distinta consideração.

Ao Exmo. Sr. Deputado Divonsir Côrtes,
DD. 1º Secretário da Câmara dos Deputados.
CRDA/P.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

ARMAS DA REPÚBLICA = C Ó P I A
MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Proc. nº 11.011-56

Of. nº G-360

Em 27 de março de 1956

Do Diretor Geral do Departamento Nac. de Portos, Rios e Canais
Ao Exmº Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas
Assunto: - Obras do pôrto de Marsú = BA. =

Senhor Ministro.

Tenho a honra de restituir a V.Exa. o incluso processo nº 29.961-55, da Secretaria da Presidência da República, pelo qual é solicitado o parecer desse Ministério sobre o Projeto de Lei nº 722, de 1955, da Câmara dos Deputados, que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa das obras do pôrto de grande ca lado na baía de Marsú, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

2. Sobre o assunto, cumpre-me inicialmente informar a V. Exa. que, mediante concorrência pública, este Departamento contratou a construção do referido pôrto no local denominado Gravatá, tam bém na baía de Marsú, já estando iniciadas as respectivas obras.

3. Hidrográficamente, ambos os locais satisfazem às exi gências para a construção de um pôrto, tendo este Departamento con cluído sua preferência pela localização em Gravatá, tendo em vista que êle se encontra no continente, possibilitando desde logo liga ções com a rede rodoviária nacional e estadual, para o que serão ne cessários construir somente cerca de vinte quilômetros de estrada.

4. A argumentação expendida em defesa da localização do pôrto em Campinho, é pelas maiores facilidades que oferece a sua ligação ferroviária com Ubaitaba, em cuja direção se prolonga a Estrada de Ferro Jequié Ubaitaba.

5. De modo a examinar as várias críticas apresentadas contra a localização do pôrto em Gravatá, este Departamento está reexaminando o assunto, e para isso solicitou informações aos Depar

Departamentos Nacionais de Estradas de Ferro e de Rodagem, bem como ao Departamento Estadual de Estrada de Rodagem, da Bahia, não se justificando, assim, que desde logo se fixe por Lei o local de construção do pôrto.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.Exa. os protestos de minha elevada estima e distinta consideração.

As. - GILBERTO CANEDO DE MACALHÃES
Diretor Geral


Ref. 1 967/56
C/1 anexo
GAB/GCM/JEM/...

Está conforme o original: (a) Vera Moderno Martins de Oliveira

* * *

CONFERE COM A CÓPIA CONSTANTE DO PROC. 281.117/55.
G.M.F.-24 de maio de 1956.

ESTÁ CONFORME.
G.M.F.-24 de maio de 1956.


Leda Martinez
Auxiliar


Paulo Gouveia Lobão
Subst. encarregado da Mecanografia.

CONTADORIA GERAL DA REPÚBLICA

Assunto: Projeto de Lei nº 722/55, da Câmara dos Deputados que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Porto de alto calado na Baía de Maréú - Estado da Bahia - Cr\$ 30.000.000,00 -

Pelo projeto nº 722 - 1955, da Câmara dos Deputados, ficará o Poder Executivo autorizado a construir, no prazo de três - 3 - anos, a contar da data da publicação da presente Lei, a primeira etapa do porto de alto calado (Cais de 10 metros) da baía de Maréú, no local denominado Campinho, Estado da Bahia.

2. No artigo 2º do projeto em tela, verifica-se que o Governo Federal deverá incluir no orçamento da União, durante três anos consecutivos, a importância de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), anualmente para aquele fim.

3. A Lei nº 1.474, de 26.11.51, no seu artigo 3º, § 1º diz: "O montante do adicional a que se refere o artigo, constituirá fundo especial, com personalidade contábil e será aplicado na execução do programa de reaparelhamento de portos e ferrovias, aumento da capacidade de armazenamento, frigoríficos e matadouros, elevação do potencial de energia elétrica e desenvolvimento de indústrias básicas e de agricultura".

4. Regulamentando a aplicação das taxas criadas pela Lei 1474 citada, e criando o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, foi sancionada a Lei nº 1.628, de 20.6.52, que regula a parte das inversões ou despesas com a execução de programa de reaparelhamento econômico.

5. Assim, a meu ver, o projeto poderia ser incluído no programa de que tratam as Leis acima, a fim de não se onerar mais o Tesouro, angustiado por periódico déficit.

À consideração do Sr. Chefe da SDO.

CGR. DO. SDO. em 29.11.955

(s) Francisco Storino
Contabilista "28"

* * *

De acôrdo.

O projeto em exame deve ser rejeitado, de vez que o

assunto a que o mesmo se refere, é daqueles que encontra solução nos dispositivos legais citados na informação retro.

À consideração do Senhor Contador Adjunto.

C.G.R.- D.O. 29.11.955

(a) Clovis Jorge de Souza
Subst. chefe "O" - S.D.O.

* * *

De acôrdo.

À consideração do Sr. Contador Geral.

C.G.R.- D.O. 1.12.955

(a) Candido de Abreu e Souza
Contador-Adjunto

* * *

De acôrdo. Restituo ao Gabinete do Ministro da Fazenda.

CONTADORIA GERAL DA REPÚBLICA - 16 DEZ 1955

(a) Raul Fontes Cotia
Contador Geral


* * *

CONFERE COM O ORIGINAL.
G.M.F.- 24 de maio de 1956.



Leda Martinez
Auxiliar

ESTÁ CONFORME.
G.M.F.- 24 de maio de 1956.


Paulo Gouveia Lobão
Subst. encarregado da Mecanografia.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1955.

Na

(Ref. CTCOP 43-55)

Senhor Ministro:

Tenho a honra de transmitir a Vossa Excelência o teor do Projeto de lei n. 722-1955, em cópia anexa, que autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Porto de alto calado na Baía de Marauá, no local Campinho, Estado da Bahia, a fim de que o Departamento de Portos, Rios e Canais se digne prestar, sobre a proposição, os esclarecimentos que julgar convenientes.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

BARROS CARVALHO
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Doutor Mário Leopoldo Pereira da
Câmara,

Ministro de Estado da Fazenda.

CV/Ca.

Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1955.

Nº

20176

(Ref. CTCOP-43-55)

Senhor Ministro:

Tenho a honra de transmitir a Vossa Excelência o teor do Projeto de lei n. 613/1955, em anexo, que autoriza a emissão especial de selo, em benefício dos cancerosos, a fim de que o Departamento dos Correios e Telégrafos se digne prestar, a respeito, os esclarecimentos seguintes:

- a) sobre a conveniência da proposição;
- b) sobre o cálculo da renda provável do selo adicional de Cr\$ 0,10.

Aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.



BARROS CARVALHO
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Engenheiro Otávio Marcondes Ferraz,
Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas.

CV/Co.



Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas.

Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1955.

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria dos Serviços Legislativos
NOV 10 1955
PROTOCOLO GERAL
N.º 03761

Of. nº 43/55.

*Ofício. re ao Sr. M. -
Mestre da Fazenda
28. 10. 55*

Senhor Presidente:

Tendo esta Comissão aprovado os requerimentos inclusos, do Senhor Deputado Benedito Vaz, nos quais solicita informações a respeito dos projetos ns.: 722/55 - "Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do Pôrto de alto calado na Baía de Marauá, no local denominado Campinho-Estado da Bahia", ao Departamento de Portos, Rios e Canais; e 613/55 - "Autoriza a emissão especial de selos em benefício dos cancerosos, através do auxílio às instituições filantrópicas criadas para o combate ao câncer", ao Departamento dos Correios e Telégrafos, rogo de Vossa Excelência as necessárias providências, a fim de que o mesmo seja atendido.

I

Valho-me da oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Ostoja Roguski
Ostoja Roguski - Presidente.

ANEXO: Avulsos dos projetos citados.

Diretoria dos Serviços Legislativos
Seccão do Expediente

A Sua Excelência o Senhor Deputado CARLOS LUZ, expediente M.D. Presidente da Câmara dos Deputados.

em 10 de 11 de 1955
por ofício sob N.º 2255 e 2256

Secretaria da Câmara dos Deputados.

em 10 de 11 de 1955

Cid Vaz



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

N.º 722 — 1955

Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do pôrto de alto calado na baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia

(Do Sr. Vasco Filho)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica o Poder Executivo autorizado a construir, no prazo de três (3) anos, a contar da data da publicação da presente lei, a primeira etapa do pôrto de alto calado (Cais de 10 (dez) metros) da baía de Marau, no local denominado Campinho, Estado da Bahia.

Art. 2.º Para fazer face às despesas das obras e equipamentos o Governo Federal incluirá no orçamento da União, durante três exercícios consecutivos, a importância de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), anualmente.

Art. 3.º Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955. — *Vasco Filho*.

Justificação

O pôrto de Campinho, na baía de Marau, sedestaca entre todos os portos do Brasil como dos melhores pelas suas excelentes condições naturais. Sobre Campinho assim se expressou o próprio Diretor-Geral do DNPRC, em officio G-198, de 8-3-54:

"7 — As vantagens da localização do pôrto em Campinho podem ser assim resumidas:

a) absoluta desnecessidade de dragagem para acesso a navios com 10,00m de calado;

b) ampla bacia de evolução;

c) possibilidade de grande ampliação das instalações portuárias;

d) proximidade da entrada da baía de Marau;

e) grandes extensões planas para o desenvolvimento da cidade, muito embora estas áreas sejam relativamente baixas;

f) acesso ao pôrto em terrenos planos".

E ainda sobre ele assim se expressou o grande geógrafo Almirante Mouchez no seu esplêndido trabalho que data de 1861:

"E' o mais belo pôrto do norte do Brasil, depois da Bahia, não só pela sua extensão e profundidade como pela calma perfeita de suas aguas".

O grande pôrto de Campinho (cais de 10 metros), situado na zona mais rica e promissora da Bahia, virá servir do modo mais técnico e mais econômico todo sul e sudoeste do Estado, o norte de Minas, vasta região do "Vale do São Francisco", o centro de Goiás e notadamente a futura Capital do Brasil, no planalto central.

Terá, portanto, um vasto "hinterland" servido pelas melhores rodovias e por uma ferrovia já estudada pelo DNEF, com as melhores características técnicas do País. Dispõe Campinho de todos os requisitos exigidos para criação de uma cidade moderna.

A terminal marítima de Campinho, encurtando sensivelmente as distâncias e reduzindo os custos do transporte, melhorará consideravelmente as condições do escoamento do cacau, da piaçava, do côco, do dendê, além de permitir maior expansão das riquezas jacentes e a exploração da

baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnesita de Brumado, do Manganês de Licínio de Almeida, o calcáreo de Ituassu, além da indústria extrativa da madeira e muitas outras riquezas já conhecidas do vale do Rio das Contas.

Campinho, em tudo semelhante, será a segunda "Santos" brasileira, influenciando de modo decisivo na economia e no desenvolvimento do nosso País.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955. — *Vasco Filho*.

Caixa: 40

Lote: 33

PL N^o 722/1955

346

Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas

PROJETO Nº 613/55

"Autoriza a emissão especial de selos em benefício dos cancerosos, a través do auxílio às instituições filantrópicas criadas para o combate ao câncer".

(Do Sr. França Campos)

RELATOR : Dep. Benedito Vaz

REQUERIMENTO DE INFORMAÇÕES

Senhor Presidente,

REQUEIRO, sejam solicitadas ao Departamento dos Correios e Telégrafos, as seguintes informações, a respeito do projeto nº 613/55:

- 1) sobre a conveniência ou inconveniência do projeto;
- 2) pedir ao DCT para calcular a renda anual provável do selo adicional de 0,10.

Sala "Paulo de Frontin", em 28/10/55.


Benedito Vaz - Relator.

Faz-se o exposto.
Em, 28

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS:



Câmara dos Deputados

(Do Sr. Vasco Filho)

ASSUNTO:

PROTOCOLO N.º

Autariza o P. Executivo a construir a primeira etapa do porto até calado na Baía de Guarani, no local denominado Campiudo, Est. da Bahia.

DESPACHO: ao Com. de Transportes, Comunicações e O. Públicas e de Finanças
A Comissão de Transportes em 24 de outubro de 1955.

DISTRIBUIÇÃO

- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____
- Ao Sr. _____, em 19
- O Presidente da Comissão de _____

PROJETO N.º 702 DE 1955

19 49

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19

Ementa :

Autor :

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19

Sancionado em de de 19

Promulgado em de de 19

Vetado em de de 19

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19

PL No 7221/1955
349
C.A.P.R.D.
Lot. 33

CÂMARA DOS DEPUTADOS

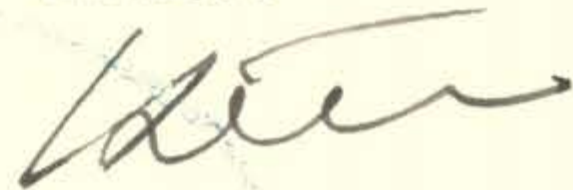
PROJETO

N.º 722-1955

Autoriza o Poder Executivo a construir a primeira etapa do pôrto de alto calado na baía de Maráu, no local denominado Campinho, Estado da Bahia.

(Do Sr. Vasco Filho)

*Comissão de Transportes, Comunicações e Obras
Públicas e de Finanças
20.X.55*



CÂMARA DOS DEPUTADOS



A IMPRIMIR

Em 18/10/55

PROJETO N.º _____, DE 1955

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a construir, no prazo de três (3) anos, a contar da data da publicação da presente lei, a primeira etapa do pôrto de alto calado (Cais de 10 (dez) metros) da baía de Maráu, no local denominado CAM PINHO, Estado da Bahia.

Art. 2.º - Para fazer face às despesas das obras e equipamentos o Governo Federal incluirá no orçamento da União, durante três exercícios consecutivos, a importância de Cr\$... 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), anualmente.

Art. 3.º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955


Vasco Filho

JUSTIFICAÇÃO

O pôrto de Campinho, na baía de Maráu, se destaca entre todos os portos do Brasil como dos melhores pelas suas excelentes condições naturais. Sobre Campinho assim se expressou o próprio Diretor-Geral do DNPRC, em ofício G-198. de 8-3-54:

"7 - As vantagens da localização do pôrto em Campinho podem ser assim resumidas:

- a) absoluta desnecessidade de dragagem para acesso a navios com 10,00m de calado;
- b) ampla bacia de evolução;
- c) possibilidade de grande ampliação das instalações portuárias;



- d) proximidade da entrada da baía de Marau
- e) grandes extensões planas para o desenvolvimento da cidade, muito embora estas areas sejam relativamente baixas;
- f) acesso ao pôrto em terrenos planos."

E ainda sôbre êle assim se expressou o grande geógrafo Almirante Mouchez no seu esplêndido trabalho que data de 1861:

"É o mais belo pôrto do norte do Brasil, depois da Bahia, não só pela sua extensão e profundidade como pela calma perfeita de suas águas".

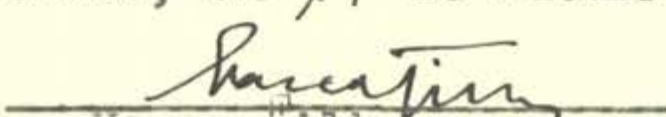
O grande pôrto de Campinho (cais de 10 metros), situado na zona mais rica e promissora da Bahia, virá servir ^{modo} do/mais técnico e mais econômico todo sul e sudoeste do Estado, o norte de Minas, vasta região do "Vale do São Francisco", o centro de Goiás e notadamente a futura Capital do Brasil, no planalto central.

Terá, portanto, um vasto "hinterland" servido pelas melhores rodovias e por uma ferrovia já estudada pelo DNEF, com as melhores características técnicas do País. Dispõe CAMPINHO de todos os requisitos exigidos para criação de uma cidade moderna.

A terminal marítima de Campinho, encurtando sensivelmente as distâncias e reduzindo os custos do transporte, melhorará consideravelmente as condições do escoamento do cacau, da piaçava, do côco, do dendê, além de permitir maior expansão das riquezas jacentes e a exploração da baritina da Ilha Grande, do ferro de Jequié, do amianto de Poções, da magnesita de Brumado, do Manganês de Licínio de Almeida, o calcáreo de Ituassu, além da indústria extrativa da madeira e muitas outras riquezas já conhecidas do vale do Rio das Contas.

Campinho, em tudo semelhante, será a segunda "Santos" brasileira, influindo de modo decisivo na economia e no desenvolvimento do nosso País.

Sala das Sessões, em 17 de outubro de 1955


Vasco Filho

722/55

722/15

INTEIADA. AO ARQUIVO

Em 30/10/1957

[Handwritten signature]

887

25 de outubro de 1957



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso autógrafo do projeto de lei, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que determina a construção da primeira etapa do porto de alto calado da baía de Marau, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

[Handwritten signature of Kerginaldo Cavalcanti]
Senador Kerginaldo Cavalcanti
1º Secretário em exercício

A Sua Excelência o Senhor Deputado Wilson Fadul
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
BPA

ANOTADO

Sancionou
19-10-57
Presidente Kubitschek

Determina a construção da primeira etapa do porto de alto calado da baía de Maráú, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - O Poder Executivo construirá a primeira etapa do porto de alto calado (cais de dez metros) da baía de Maráú, no local denominado Campinho, no Estado da Bahia, no prazo de 3 (três) anos, a contar da data da publicação desta lei.

Art. 2º - Para fazer face às despesas da obra, o Orçamento Geral da União consignará a dotação de Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros) durante 3 (três) exercícios consecutivos.

Art. 3º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 9 DE OUTUBRO DE 1957

~~Roberto de~~
Lima Teixeira
Fidelis Cavalcanti

PLC Nº 722-B/55 na C.D.

" " 146/57 no S.F.

Lote: 33 Caixa: 40

PL Nº 722/1955

355

