



Anais da Assembléia

Nº 62

CURITIBA, QUARTA-FEIRA, 11 DE JUNHO DE 1975

ANO I

1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 8ª LEGISLATURA ATA DA 88ª SESSÃO EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 11 DE JUNHO DE 1975 (QUARTA-FEIRA).

Presidência do Sr. Deputado Paulo Camargo, secretariada pelos Srs. Deputados Leopoldo Jacomel e Basílio Zanusso.

À Hora Regimental, é registrada a presença dos seguintes Srs. Deputados: Paulo Camargo, Del Ciel, Aguinaldo Pereira Lima, Fidelcino Tolentino, Leopoldo Jacomel, Accioly Netto, Adalberto Daros, Alfredo Gulin, Antonio Facci, Aragão de Mattos Leão, Dácio Leonel, Deni Scharwtz, Domício Scaramella, Edilson Alencar, Ernesto Dal'Oglio, Ernesto Gnoato, Ezequias Losso, Fabiano Braga Côrtes, Francisco Escorsin, Fuad Nacli, Gabriel Manoel, Gilberto Carvalho, Hélio Manfrinato, Ivan Rüppel, Ivo Thomazoni, Jayme Rodrigues Carvalho, João Cioni Netto, José Domingos Scarpelini, Jorge Sato, Jurandir Messias, Lázaro Dumont, Lineu Turra, Lúcio Machado, Luiz Carlos Zuk, Nelson Buffara, Muggiati Filho, Otássio Pereira, Quielse Crisóstomo, Rosário Pitelli, Trajano Bastos, Valter Pietrângelo, Waldenício Barbalho, Werner Wanderer (43); achando-se ausentes os Srs. Deputados Gabriel Sampaio, Mauricio Fruet, Basílio Zanusso, David Federmann, Egon Puddel, Enéas Faria, Luiz Alberto Oliveira, Luiz Roberto Soares, Nilso Sguarezi, Osvaldo Macedo e Wilson Fortes. ((11)).

Verificada a existência de número legal, o Sr. Presidente declara aberta a

S E S S Ã O

destinada à apreciação de vetos governamentais.

O SR. PRESIDENTE.-

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O SR. 2º SECRETÁRIO.-

procede à leitura da ata da sessão extraordinária anterior, que é aprovada sem observações.

O SR. PRESIDENTE.- Não há Expediente a ser lido.

Passa-se à

ORDEM DO DIA,

com a presença de 43 Srs. Deputados.

Em discussão a seguinte Proposição:

DISCUSSÃO ÚNICA - da Proposição N. 70/75, veto aposto ao Projeto de Lei N. 88/75, de autoria do Dep. Wilson Fortes, que autoriza o Poder Executivo criar um Ginásio Estadual no Distrito de São José do Ivaí, Município de Santa Izabel do Ivaí, para funcionar no próximo ano letivo. Com parecer da C.C.J., pela manutenção do Veto.

Encerrada a discussão - Em votação. - Rejeitado o projeto, mantido o veto.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente Sessão Extraordinária, marcando outra para amanhã, dia 12, às 14,00 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA:

DISCUSSÃO ÚNICA - da Proposição Nº 71/75;

Fica marcada ainda uma sessão extraordinária, para sexta-feira, dia 13, às 9,30 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA:

DISCUSSÃO ÚNICA - da Proposição N. 73/75.

Levanta-se a sessão.

1ª SESSÃO LEGISLATIVA DA 8ª LEGISLATURA ATA DA 89ª SESSÃO ORDINÁRIA REALIZADA EM 11 DE JUNHO DE 1975 (QUARTA-FEIRA).

Presidência do Sr. Deputado Paulo Camargo, secretariada pelos Srs. Deputados Rosário Pitelli e Leopoldo Jacomel.

À Hora Regimental, é registrada a presença dos seguintes Srs. Deputados: Paulo Camargo, Del Ciel, Aguinaldo Pereira Lima, Fidelcino Tolentino, Leopoldo Jacomel, Accioly Netto, Adalberto Daros, Alfredo Gulin, Antonio Facci, Aragão de Mattos Leão, Dácio Leonel, Deni Schwartz, Domício Scaramella, Edilson Alencar, Ernesto Dal'Oglio, Ernesto Gnoato, Ezequias Losso, Fabiano Braga Côrtes, Francisco Escorsin, Fuad Nacli, Gabriel Manoel, Gilberto Carvalho, Hélio Manfrinato, Ivan Rüppel, Ivo Thomazoni, Jayme Rodrigues Carvalho, João Cioni Netto, José Domingos Scarpelini, Jorge Sato, Jurandir Messias, Lázaro Dumont, Lineu Turra, Lúcio Machado, Luiz Carlos Zuk, Nelson Buffara, Muggiati Filho, Otássio Pereira, Quielse Crisóstomo, Rosário Pitelli, Trajano Bastos, Valter Pietrângelo, Waldenício Barbalho, Werner Wanderer (43); achando-se ausentes os Srs. Deputados Gabriel Sampaio, Mauricio Fruet, Basílio Zanusso, David Federmann, Egon Puddel, Enéas Faria, Luiz Alberto Oliveira, Luiz Roberto Soares, Nilso Sguarezi, Osvaldo Macedo e Wilson Fortes. (11).

Verificada a existência de número legal, o Sr. Presidente declara aberta a

S E S S Ã O

O SR. PRESIDENTE.-

Sob a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

O SR. 2º SECRETÁRIO.-

procede à leitura da ata da sessão anterior, que é aprovada sem observações.

O SR. 1º SECRETÁRIO - procede à leitura do seguinte

EXPEDIENTE:

REQUERIMENTOS:

REQUERIMENTO

Senhor Presidente

O Deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, requer, após ouvido o plenário, seja consignado em ata, um voto de profundo pesar, pelo passamento do Sr. JOÃO LUNARDELLI.

O extinto foi dos mais autênticos estimuladores do Norte do Estado e um dos maiores pioneiros do progresso agrícola e industrial, indistintamente, notabilizando-se como grande afeicultor e fundador de usina de açúcar, que se inclui entre as maiores do País.

Afora isso, destacou-se em todos os outros setores de atividade, grangeando elevadíssimo conceito nos mais variados círculos, que explica a geral consternação que seu desaparecimento acarreta.

Se aprovado o presente requerimento, que do fato se dê

conhecimento aos familiares do ilustre extinto.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) PAULO CAMARGO.

REQUERIMENTO

Senhor Presidente.

O Deputado que o presente subscreve, no uso de suas atribuições regimentais, requer, após ouvido o plenário, seja consignado em ata, um voto de profundo pesar pelo falecimento do Sr. NELSON FALEIROS, ocorrido no dia 08 do corrente mês, na cidade de Goioerê. O extinto era conceituado professor e universitário naquela cidade.

Requer, outrossim, após aprovado este requerimento seja dado ciência à família enlutada.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) JAYME RODRIGUES CARVALHO.

REQUERIMENTO

Senhor Presidente.

Na forma regimental, o Deputado que este subscreve, requer se oficie ao Sr. Rodolfo Purpur, Magnífico Reitor da Universidade de Maringá, solicitando as seguintes informações:

- 1) Se aquela autoridade determinou a instalação de inquérito administrativo ou autorizou outras medidas no sentido de apurar possíveis irregularidades cometidas pelo Ex-Reitor da Universidade Estadual de Maringá? - Se houve, informar os resultados.
- 2) Informar a situação econômica-financeira da Universidade Estadual de Maringá fonte de receita, dívidas a curto, médio e longo prazo.
- 3) Com referência ao passivo da UEM., esclarecer o que se tem feito para estabelecer o equilíbrio financeiro.
- 4) Informar o total das amortizações já efetuadas na atual gestão, e esclarecer as possibilidades existentes para a liquidez das dívidas existentes, se houverem.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) VALTER PIETRÂNGELO.

JUSTIFICAÇÃO.-

Além do real posicionamento econômico-financeiro da Universidade Estadual de Maringá, pretendemos Sr. Presidente, juntar as informações esclarecedoras da situação sócio-econômica da vasta região polarizada por Maringá, bem como, todos os demais elementos exigidos, no sentido de demonstrar-nos ao PARANAENSE NEY AMINTAS DE BARROS BRAGA, a fundamental e vital necessidade da FEDERALIZAÇÃO DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ. Medida administrativa que, além de útil e corajosa, representa compromisso moral do Sr. Ministro da Educação e Cultura para com o Estado que lhe consagrou nos Altos Escalões do Governo da Pátria.

REQUERIMENTO

Senhor Presidente.

O Deputado que o presente subscreve, com fundamentos regimentais, requer à Mesa, ouvido o plenário, seja enviado expediente ao Exmo. Sr. General Dyrceu de Araujo Nogueira, dd. Ministro dos Transportes, dando inteiro apoio desta Casa, à reivindicação da comunidade de Campo Mourão, com referência à ligação da referida cidade ao sistema de tráfego da Rede Ferroviária Federal S/A., feita através da COAMO - Cooperativa Agropecuária Mourãoense Ltda. optando pela ligação Campo Mourão - Maringá, pelas razões consubstanciadas na justificativa do presente.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) ANTONIO FACCI.

JUSTIFICATIVA:

Em favor dessa opção, deve-se acrescentar algumas ponderações àquelas tão bem expendidas no documento reivindicatório da COAMO - que em seus objetivos, se correspondem e se coadunam perfeitamente. A fim de imprimir invejável ritmo de crescimento da economia o Governo Federal com decisão e acerto e estimula a produção. O Setentrão Paranaense e, em especial, as Micro-Regiões homogêneas, Maringá e Campo Mourão têm sido sensíveis a esse estímulo, produzindo sempre em escala crescente, suscitando em consequência a necessidade de novos empreendimentos governamentais, notadamente no setor de transportes com a indispensável finalidade de assegurar ao volume de bens criados pela expansão da atividade produtiva uma circulação rápida, segura e econômica.

De outra parte, se um dos objetivos na aplicação de investimentos visa atender sobretudo aos critérios econômicos que assegurem rápido retorno de capital, a ligação pleiteada encontra natural justificativa na própria potencialidade regional com justiça creditada entre as mais produtivas deste País.

Se considerarmos, também, que as ferrovias devem atender áreas já economicamente desenvolvidas, porque elas apresentam rendimento satisfatório quando podem transportar cargas a grandes distâncias, avulta a total exploração econômica regional, revitalizada a cada ano pela diversificação agrícola, pelo apuro da pecuária e pelo processo de industrialização em desenvolvimento, oferecendo campo propício à implementação da ligação sob análise pela excelente perspectiva de alta rentabilidade. Outro fator que reputamos de maior importância na ligação com Maringá é a situação geográfica dessa cidade, colocada na crista do corredor de exportação que demanda ao Porto de Paranaguá, polarizando além de micro regiões homogêneas já citadas, as áreas mais férteis e produtivas do sul de Mato Grosso enquadradas no Programa de Desenvolvimento Centro-Oeste (PRODOESTE) e que tem no sistema viário norte-paranaense espontâneo escoadouro de suas riquezas.

Face à crise mundial do petróleo e a disposição do Governo em assinalar verdadeira revolução ferroviária com a implementação de troncos e ramais, dentre os quais é lícito acreditar e incluir a ligação Campo-Mourão Maringá, enfatizando o escoamento de nossa produção e obtendo a desejável redução de custos operacionais, além de significar um fluxo considerável de cargas e configurar como irreversível o processo de equilíbrio entre as diferentes modalidades de transporte.

Se coube à Rede Ferroviária preparar a malha infra-estrutural para o desenvolvimento da região em destaque, sem a menor dúvida, cabe à ferrovia a destinação econômica de consolidar a nossa grandeza.

A própria exposição de motivos feita pela COAMO quando da reivindicação, apesar de apontar três opções para a ligação ferroviária a Campo Mourão, aponta a opção Campo Mourão Maringá, como a que viria atender a natural demanda de comercialização e convergência de interesses regionais.

REQUERIMENTO

Senhor Presidente.

O Deputado ao final assinado, com fundamentos regimentais, requer à Mesa, ouvido o plenário, oficiar-se ao Sr. Secretário de Segurança Pública de nosso Estado, solicitando informar a esta Casa, se houve diminuição do índice de acidentes ocorridos com veículos nmotorizados, depois da entrada em vigor da Lei que exige exame psicotécnico para motoristas amadores e profissionais em nosso Estado e se os acidentes ocorridos, o foram com motoristas que já haviam se submetido ao referido exame.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) ANTONIO FACCI.

JUSTIFICATIVA:

O exame psicotécnico, exigido pelo Código Nacional de Trânsito, teve como finalidade, retirar das estradas os motoristas que não apresentassem condições psicológicas razoáveis para dirigir veículos motorizados, visando com a medida, diminuir o índice de acidentes em nossas estradas. Em outros estados, referido exame somente é exigido para motoristas profissionais. No Paraná, o mesmo é obrigatório também para motoristas amadores. Se a finalidade da obrigatoriedade do exame, se prende ao objetivo de diminuir os acidentes automobilísticos, nada mais justo, que depois de vários anos de experiência, as autoridades competentes fazerem uma análise dos resultados da referida implantação.

O problema para o interessado em prestar exame psicotécnico, surge quando, residentes no interior, distantes de grandes cidades, têm que deslocar-se a grandes distâncias para inscrever-se perante as comissões. Não raras vezes, têm que aguardar para os dias seguintes, ocasião em que comparecem para o exame. É também de se notar o alto preço cobrado para os interessados em prestar o exame. Urge, portanto, que uma avaliação seja feita em nosso Estado, para em seguida, se o resultado for negativo, propugnarmos pela revogação da referida exigência legal.

PROJETO DE LEI:**PROJETO DE LEI Nº 71/75**

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná

D E C R E T A:

Art. 1.º – Os créditos tributários do Estado, constituídos até 31 de janeiro de 1974, poderão ser pagos com entrega de imóveis ao Tesouro do Estado, pelo devedor, mediante autorização do Secretário de Finanças do Estado.

Art. 2.º O requerimento para fins deste artigo, abrangendo os créditos reclamados em qualquer fase de tramitação, administrativa ou judicial, deverá dar entrada na repartição do domicílio do devedor até 120 (cento e vinte) dias da data da publicação desta lei.

Art. 3.º – A dação em pagamento poderá se restringir apenas à parte incontroversa do débito.

Art. 4.º – O requerimento em que se solicite a dação em pagamento, importa, em qualquer órbita, confissão irretratável da dívida.

Art. 5.º – Oferecida a dação em pagamento, serão suspensos os procedimentos administrativos ou judiciais contra o devedor, em relação ao débito reclamado.

Art. 6.º – A avaliação do imóvel oferecido em pagamento do débito será feita, conjuntamente, pelo Chefe do Posto de Arrecadação do Estado da situação do imóvel, um funcionário designado pelo Prefeito do Município respectivo e o Gerente da agência do Banco do Estado do Paraná, onde houver, se não da agência mais próxima.

Art. 7.º – O imóvel recebido em pagamento de débitos tributários passará a incorporar o Patrimônio do Estado.

Art. 8.º – Na aceitação de imóveis para o pagamento de créditos tributários, serão preferidos os situados na área rural à urbana.

Art. 9.º – Os imóveis urbanos serão destinados às repartições públicas de administração direta ou indireta, onde não as houver próprios do Estado e os rurais à estações experimentais.

Art. 10.º – Fica autorizada a alienação dos imóveis recebidos em pagamento de créditos tributários, como receita correspondente do valor pelo qual foi celebrada a dação em pagamento.

Art. 11.º – As disposições desta lei compreende também os débitos fiscais que tenham sido objeto de parcelamento, ou os

que venham a ser denunciados espontaneamente pelo contribuinte.

Art. 12.º – O direito da Fazenda Pública Estadual constituir crédito tributário prescreve em 3 (três) anos contados do primeiro dia do quinto mês seguinte ao terceiro exercício.

Art. 13.º – A ação para cobrança de créditos tributários do Estado, prescreve e, 2 (dois) anos contados da data da sua constituição definitiva, por sentença administrativa irrecorrível.

PARÁGRAFO ÚNICO – Interrompe a prescrição.

I – Pela citação pessoal feita ao devedor;

II – Pelo protesto judicial;

III – Por qualquer ato judicial que constitua o devedor em mora;

IV – Por qualquer ato inequívoco, ainda que extra judicial importe em reconhecimento do débito pelo devedor.

Art. 14.º – Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975.

a) LINEU TURRA

JUSTIFICATIVA:

O presente plano de lei, visa trazer solução a situações fiscais pendentes.

Faculta ao devedor de impostos satisfazer o seu débito através a dação em pagamento de bens imóveis, sem criar condições que possam trazer desequilíbrio de giro a empresa devedora, que não teria possibilidade de subsistir, criando muitas vezes situações até de ordem social, que deve ser preservada pelo Poder Público.

No que concerne a parte prescricional, entendemos de importância porquanto virá dinamizar o sistema de arrecadação, através de uma fiscalização a mais curto prazo.

Do ponto de vista constitucional, o projeto está perfeitamente adaptado a lei maior, eis que seu objetivo é apenas, facultativamente, dar solução a situações pendentes, fazendo com que por outra forma, dificilmente os receberia, não implicando em qualquer alteração de matéria financeira, senão apenas na regularização de posições fisco-contribuinte.

O SR. PRESIDENTE – Está finda a leitura do expediente.

Concedo a palavra para falar no Pequeno Expediente, ao Sr. Deputado Lineu Turra, primeiro orador inscrito.

O SR. LINEU TURRA – Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Lemos hoje no “O Estado do Paraná” uma notícia da disposição do Ministro de Minas e Energia autorizar majoração do preço da energia elétrica entre 15 e 20 por cento, a partir de julho próximo, sob a alegação dos custos das obras de novas usinas estão se elevando.

Não entendo como se possa elevar o preço da energia elétrica sob essa alegação, porque se assim fôr todos os industriais quando ampliam os seus estabelecimentos ou instalam novas fábricas teriam, então, que elevar o preço de seus produtos. Acho que nada mais absurdo e mais ilógico do que isto. Penso que não é hora de aumentar o preço das coisas, mais é hora, isto sim, de estabilizar. E o fato de ter o Estado que criar novas fontes de produção não deveria implicar no aumento de preço das coisas e tão pouco daqueles serviços que devam ser prestados ao povo.

Mas, por falar em energia elétrica, temos também, Sr. Presidente, Srs. Deputados, de protestar sobre o comportamento da SANEPAR que há muito vem se descurando do atendimento dos serviços de fornecimento de água e esgoto.

Temos recebido de vários lugares reclamações com relação a SANEPAR que não executa com perfeição, ou pelo menos que mais se aproxime da perfeição, os serviços que lhe estão afetos.

Pois bem, agora ainda recebemos da população do Alto Bacacheri uma reclamação de que ali naquele bairro, muitas ve-

zes, por três até, fica a população sem água. Reclama essa população que não tem, por parte da SANEPAR, o atendimento necessário.

Então, Sr. Presidente, Srs. Deputados, queremos encaminhar à SANEPAR através dessa Mesa, um apelo no sentido de que providencie, de imediato, uma solução para esse problema que não poderá subsistir.

Encaminhamos o requerimento que está vasado nestes termos: (LÊ):

“Senhor Presidente.

O Deputado que este subscreve, na forma regimental, requer a manifestação do plenário, no sentido de ser enviado expediente ao Sr. Diretor da SANEPAR, encarecendo providências urgentes para regularização serviço de abastecimento de água à população Alto Bacacheri, que frequentemente tem ficado até 3 (três) dias sem receber água em suas casas, fato que vem causando uma situação de verdadeira penúria aos que ali moram, que não poderá subsistir.

Ainda, Sr. Presidente, Srs. Deputados, com as vistas voltadas ao interesse, também, do Estado e para que se regularize uma situação que vem se arrastando por muito tempo entre o fisco e o contribuinte, pensamos em apresentar um projeto que procura solucionar o problema dos débitos fiscais.

Vou ler apenas, porque o tempo é escasso, a parte principal do projeto. O projeto que trago à consideração da Casa dispõe sobre a liquidação de débitos fiscais de empresas.

O seu artigo principal está redigido nos seguintes termos: (LÊ):

Art. primeiro - Os créditos ... do Estado constituídos até 31 de janeiro de 1974, poderão ser pagos com entrega de imóveis ao Tesouro do Estado pelo devedor mediante autorização, da Secretaria de Finanças do Estado”.

Os demais artigos deste projeto apenas disciplinam a maneira de fazer esta dação em pagamento. Nesse mesmo projeto procuramos regularizar uma situação inexistente na legislação estadual e que visa dinamizar a máquina de arrecadação. Trata da parte prescricional ...

O SR. PRESIDENTE - A mesa comunica ao nobre Deputado que tem apenas 1 minuto para terminar o seu pronunciamento.

O SR. LINEU TURRA - Obrigado.

A principal parte é com relação a constituição de débito pela Fazenda Pública, que fica restrito ao prazo de 3 anos contado do quinto mês seguinte ao terceiro exercício, no 1.º dia do 5.º mês.

Este projeto que trazemos à consideração do plenário, e esperamos tenha aprovação. (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE - Concedo a palavra ao Sr. Deputado Jayme Rodrigues Carvalho, segundo orador inscrito.

O SR. JAYME RODRIGUES CARVALHO - Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Venho a esta tribuna nessa sessão, depois de ter estado na minha região, até um pouco contente. Contente pelo que houve, mas triste pelo que eu soube.

Há poucos dias, Sr. Presidente, Srs. Deputados, denunciávamos desta tribuna atitude do Dr. Paulo Barreto, delegado de polícia da cidade de Goioerê.

Trazemos, hoje, provas daquilo que nós denunciávamos desta tribuna.

Depois de termos requerido ao Sr. Secretário de Segurança Pública informações sobre aquele delegado, recebemos hoje a informação, que vai anexa ao nosso requerimento, na qual além disso alguém disse: nosso cliente, nessa delegacia, que em conversa com Burro Branco disse ao interrogado, por que ele não fazia a mesma coisa que ele, Burro Branco havia feito, deu aos polici-

ais dois veículos que deviam ser seus, um Walksvagen de cor preta que havia comprado em Quedas do Iguaçu, e uma Variant; que o Burro Branco usou a seguinte expressão: “O delegado mandou vir um advogado de araque, mas é só pra quebrar o galho, pro pepino não pesar sobre eles.”

Este é o delegado, Sr. Presidente, Srs. Deputados, que eu denunciei.

Tenho em minhas mãos e será encaminhada à Mesa, uma declaração tomada de um fazendeiro, que está doente hoje em minha cidade, por causa deste delegado Dr. Paulo Barreto.

Disse que estava satisfeito, Sr. Presidente, Srs. Deputados, porque graças a Deus esta praga não está mais no seu município mas entristecido porque, depois de praticar estes crimes que eu tenho provas em mãos com depoimentos e declarações assinadas, quis o Sr. Secretário de Segurança Pública do Estado do Paraná promovê-lo, promoção de um homem que praticou toda a sorte de arbitrariedades na minha cidade e no meu município.

O povo de Goioerê, Sr. Presidente, Srs. Deputados, está satisfeito e tranquilo, deverá até fazer festa na cidade pela saída desse moço, mas a nossa tristeza é ver que um homem desta natureza, ao invés de ser punido, é promovido para a cidade de Umuarama, através de seu representante, haverá de, em breves dias, estar denunciando aqui este mesmo delegado. Então, encaminhamos a V. Exa. requerimento no seguinte teor, porque nós somos deputados da região do Vale do Piquiri, nós somos deputados do Paraná.

O requerimento, Sr. Presidente, tem o seguinte teor: (LÊ): “Senhor Presidente.

O Deputado que o presente subscreve, nos termos regimentais da Casa, depois de ouvido o plenário, requer a V. Exa. se digne enviar ao Sr. Secretário de Segurança Pública do Estado do Paraná, cópias ou fotocópias dos documentos inclusos, que traduzem as atitudes ilegais do Delegado de Polícia PAULO BARRETO, para que se tome as medidas necessárias contra o mesmo, no sentido de que se salve a ordem pública.

Sala das Sessões, em 11 de junho de 1975”.

a) JAYME RODRIGUES DE CARVALHO.

Encaminhamos à Mesa este requerimento com os documentos inclusos e requeremos a V. Exa. seja encaminhado ao Secretário de Segurança, para que o Delegado não seja transferido, mas seja punido a bem do Estado do Paraná. (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE - Com a palavra o nobre Deputado Otássio Pereira, terceiro orador inscrito.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA - Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Considero oportuna a vinda hoje a esta Casa, do Secretário dos Transportes, engenheiro Osiris Stenghel Guimarães. Oportuna, porque vamos poder inteirar-nos da problemática dos transportes do Paraná e suas conotações com o planejamento e execução de obras rodoviárias, tendo em conta que, no Paraná, o sistema de escoamento mais viável ainda é rodoviário.

Como temos, acima de tudo, o desejo de colaborar para o aperfeiçoamento desse sistema, não podemos deixar de reconhecer que o Paraná ainda está pobre, em termos de rodovias. Não podemos deixar de reforçar a nossa crítica, que não é apenas nossa, mas do consenso geral, contra o terrificante congestionamento da BR-277, no trecho Ponta Grossa-Curitiba, cujas perspectivas de obliteração são maiores, diante da projeção da PR-092 e da BR-153, que deverão afunilar-se exatamente da BR-277 na altura de Ponta Grossa.

A construção da Rodovia Irati-Relógio, desafogando parte do tráfego oriundo do Oeste, será, se não forem tomadas as providências paralelas, danosas ao fluxograma da BR-277, exatamente no trecho de maior perigo, ou seja, a Serra do Purunã.

Como sugestão, queremos indicar como medida de apoio

aquele projeto, com vistas à otimização do tráfego e do escoamento, a construção de um braço rodoviário ligando a BR 277 na altura do Porto Amazonas à Lapa, na BR 476.

Este sentido técnico, antes de tudo corajoso e arejado, não será de difícil execução, tendo em vista que já existe um tráfego de 44 km, servindo Porto-Amazonas e Lapa.

Cabe ao Secretário Osires S. Guimarães, determinar esta medida altamente saneadora na área de transportes, quer optando pela pavimentação da PR 427, Porto-Amazonas-Lapa, ou mandando executar a PR 428, S. Luiz do Purunã-Lapa.

Obrigado. Sem revisão do orador.

O SR. PRESIDENTE – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Lúcio Machado, quarto orador inscrito.

O SR. LÚCIO MACHADO – Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Contrária à relevância de nossa vontade como parlamentar em termos de usar esta tribuna, para denunciar-mos e redenunciarmos, os erros constantes da administração atual do Governo do Estado. Ontem vim à tribuna para acusar, pela segunda vez, a arbitrariedade cometida pelo delegado de polícia de Inácio Martins.

Tem um requerimento nosso do dia 13 de maio, solicitando do Sr. Secretário de Segurança Pública, uma comissão de sindicância para verificar naquela localidade, as arbitrariedades do delegado de polícia.

Mas sabendo agora por antecipação, pela boca do ilustre deputado, comandante do bando político de Inácio Martins, Aragão de Mattos Leão, que ele esteve ontem naquela localidade e comprovou que as denúncias que têm chegado às nossas mãos são falsas, afirmando até que um dos denunciante é bandido.

Quero replicar, antes do direito de contestação, que este queixante, que este reclamante contra o delegado de polícia de Inácio Martins é tão bandido, que às 9 horas da manhã do dia de ontem, estava na sede da comarca para pedir Justiça Judiciária, apoio e segurança porque sua esposa tinha sido surrada pelo delegado de polícia.

E à tarde recebi, de Inácio Martins, o que está configurado neste telegrama:

“Empenhamos, em nome do povo desta pacata cidade, providências enérgicas e urgente autoridade policial e sindicância – sindicância que pedi há mais de um mês – pela continuação arbitrariedades justiça e espancamentos e ameaças cometidas pelo atual delegado de polícia, sargento Sebastião Taborda dos Santos e policial Amadeu de Tal. Assinado – Albino Silva Rebelo”, que na concepção do ilustre representante do mando político de Inácio Martins, o ilustre Deputado Aragão de Matos Leão, é um bandido.

E este bandido, em vez de usar sua força, seu banditismo, se dirigiu à sede da comarca para pedir o apoio das autoridades competentes, a segurança para poder permanecer como cidadão, com sua família, com suas esposa que fora espancada pelo delegado de polícia da pacata cidade de Inácio Martins.

Além de todos os abaixo-assinados que recebi durante este período, período em que pedi uma Comissão de sindicância a S. Exa. o Sr. Secretário de Segurança Pública e fiz diversos apelos. E o Sr. Secretário, em vez de constituir uma comissão de sindicância, mandou um tenente da polícia para verificar o que havia. Evidentemente um tenente da polícia não iria trazer fatos que prejudicassem um sargento de polícia, que é delegado daquela cidade. Isto por uma questão de irmanamento profissional, irmanamento da autoridade que exerce.

Pedi uma comissão de sindicância para ouvir o povo, para ouvir os queixosos, para ouvir os que não se queixaram, para saber o que é funcionário que assume as funções de delegado de polícia em Inácio Martins.

Vemos a desgraça do mando político, que determina que se coloquem elementos que não estão em condições de exercer autoridade.

Aqui está um instrumento encaminhado ao Exmo. Sr. Promotor Público daquela comarca, assinado por diversas pessoas e das mais importantes daquela localidade, porque aqui está o nome, Sr. Presidente, de Dona Irene Bastos, Vereadora mais votada à Câmara Municipal daquela cidade, Vereadora eleita pelo Partido do Governo, mas que a esta altura não comunga com a política do ilustre representante do mando político daquela localidade, que é o ilustre Deputado Aragão de Matos Leão. Talvez ela também seja uma bandida, pois, segundo o pensamento do nobre deputado, o denunciante, que ontem ao ver sua esposa espancada, procurou a sede da comarca de Irati, para que desse segurança à sua família, é um bandido.

E o delegado, quando apareceu no meu gabinete, parecia mais um santo, de tranquilidade, sentindo-se maculado pelas denúncias.

É preciso, Sr. Presidente, Srs. Deputados, que haja justiça, principalmente por parte da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Paraná, porque a ela cabe a obrigação, acima de tudo, de estabelecer a paz social nas comunidades paranaenses.

Era só, Sr. Presidente. – (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Deni Schwartz, quinto orador inscrito.

O SR. DENI SCHWARTZ – Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Alguns dias atrás, conversando com ilustres membros desta Casa, discutíamos sobre a função do Legislativo, nos dias que correm. E até recebemos alguns críticas, como membro da Comissão de Constituição e Justiça, porque, segundo um nosso colega, esta Casa ficaria sem trabalho, pois ao não aprovar projetos nitidamente constitucionais, estaria deixando a Casa sem uma de suas funções. Função essa, diga-se de passagem, que lhe foi tirada, não pelos deputados, mas por uma Constituição que nós, do MDB não concordamos; Constituição que não permite ao Legislativo de inúmeras leis, de iniciativas legais.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, mas a Casa não precisaria ficar vazia, afinal 400 mil “bóias frias” se encontram neste Estado; afinal, as estradas estão ruins; afinal, a Polícia está sendo acusada e tantas outras coisas, neste Estado, precisam ser consertadas. E a Casa não precisa ficar vazia, se houver vontade de achar soluções para este Estado.

E essa vontade deve existir porque, acima de tudo, viemos para cá, representando o povo, que tem uma estória enorme a ser contada, mas que tem um presente desgraçado, de luta, e tem um futuro incerto pelas medidas centralistas de um Governo que está levando nossa economia ao caos.

Sr. Presidente, Srs. Deputados, mas isso não é nada. Infelizmente, o Governo do Estado – digamos a parte do Executivo, porque nós também somos Governo – que ainda não entendeu os dias que correm. Os Srs. Secretários continuam a desprestigiar esta Casa, e é por isso que, neste dia, eu aqui estou, às vésperas da vinda do Secretário de Transportes e lá estarei sob pretexto.

Há poucos dias atrás, o Deputado Osvaldo Macedo vinha a esta tribuna, para dizer e para informar que um requerimento por ele subscrito, não havia sido, de acordo com a legislação, respondido. Não tenho medo de denunciar, agora, o Sr. Secretário de Segurança, ou da “insegurança” do Estado.

No dia 11 de abril de 75, há 60 dias, a Secretaria desta Casa enviou requerimento subscrito por mim e pelo Deputado Nilso Sguarezi, pedindo informações ao Sr. Secretário da “Insegurança” deste Estado. Sessenta dias, Srs. Deputados. Gostaria de, neste momento, de ler, relembra o artigo 20 a todos os Srs. Deputados, artigo 20, parágrafo II de nossa Constituição que diz: “Nos pedidos de informações, os Secretários de Estado deverão responder à Assembléia dentro de 30 dias”.

A Assembléia Legislativa vazia, Secretários que não a respeitam, então eu pergunto, o que estamos fazendo aqui?

O SR. PRESIDENTE – A Mesa comunica que está terminado

seu tempo e concede mais um minuto para suas conclusões.

O SR. DENI SCHWARTZ – Obrigado. Quero, nesta oportunidade, dizer que se amanhã a minha bancada vier a mover um processo por crime de responsabilidade contra qualquer Secretário, não seja ao MDB, imputado de estar trazendo o caos para este Estado, porque o caos está sendo trazido, está sendo feito neste Estado, pelo próprio Executivo. – (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE – Concedo a palavra ao Sr. Deputado Aragão de Matos Leão, sexto orador inscrito.

O SR. ARAGÃO DE MATOS LEÃO – Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Estamos habituados a ouvir veementes pronunciamentos da parte do nobre deputado Benedito Lúcio Machado, e até chegamos a ser um admirador de sua oratória e de sua retórica. Mas, nos pasmamos quando de uns tempos para cá o nobre deputado, talvez involuntariamente, venha servindo de instrumento para um movimento de agitação popular. Para um movimento de agitação popular. Para um movimento que se assemelha muito àquele das técnicas subversivas. Não, de modo algum, pretendemos imputar culpa a ninguém e muito menos ao nobre Deputado. Mas, cumpre-nos esclarecer a situação e os fatos, a versão daquele outro lado, que tem participado deles.

Antes de mais nada esclarecemos ao nobre Deputado, refutando as palavras do Deputado Lúcio Machado, de que o mando político no município de Inácio Martins, é de nossa responsabilidade. Não é. Se o Sr. Deputado tiver oportunidade de tomar conhecimento da comunicação oficial que veio do Sr. Governador do Estado, a respeito das representações políticas dos Deputados do Governo, há de ver que o município de Inácio Martins não é de nossa responsabilidade. Nem tampouco foi em nosso tempo que o delegado de polícia de Inácio Martins foi designado para cumprir suas funções naquele município. Mas, Sr. Presidente, o que nos causou espécie, é vermos um representante do povo nesta Casa, apenas de posse de um ofício ou de um telegrama, que poderia ser verdadeiro, mas também poderia ser simplesmente inventado por um elemento subversivo, que quisesse fazer agitação naquele município. De posse de um simples documento, até de um telegrama ou abaixo-assinado – cujas assinaturas, discordo do nobre Deputado, não são de pessoas importantes daquele município, mas simplesmente de operários ignorantes que mal sabem assinar seu nome, que foram enganados, ludibriados.

E apenas dezenove pessoas colocaram suas assinaturas num abaixo-assinado forjado, passível de dúvida nobre Deputado e V. Exa. sem levar em consideração e honra, o nome ou a posição de cada um dos Srs. Deputados desta Casa vem fazer acusações, infundadas, vem imputar responsabilidades quando elas não existem. Não é esta a primeira vez que Lúcio Machado faz acusações, S. Exa. as tem feito sistematicamente nesta Casa.

Será que o nobre Deputado não pensa que as suas palavras de acusação, muitas vezes, podem refletir na opinião pública, talvez, contra a própria condição desta Casa, talvez contra o bom nome da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná, de cuja Casa V. Exa. também faz parte.

Além do mais, esclarecendo o episódio daquele município, gostaríamos de dizer que apenas uma pessoa e uma pessoa só, o homem que está organizando o partido de oposição naquele município que, até hoje, não tinha diretório municipal, é quem está promovendo toda esta celeuma. É uma pessoa que veio de outro Estado, do Rio Grande do Sul, talvez por ter tido condições de estar próximo de uma área de fácil subversão, onde os agitadores preferem, por estar perto das fronteiras de outro país, veio aquele município e resolveu promover um levantamento da opinião pública.

O SR. PRESIDENTE – Concedo mais um minuto para que o

nobre Deputado possa concluir o seu pronunciamento.

O SR. ARAGÃO DE MATTOS LEÃO – Por isto, Sr. Presidente, Srs. Deputados, não queremos defender ninguém, jamais assumiríamos responsabilidade pelas atitudes de um policial ou de vários policiais porque não podemos procurar e não devemos esconder erros que porventura hajam. Por isso, se S. Exa. o Sr. Secretário de Segurança Pública não atendeu ao pedido do nobre Deputado Benedito Lúcio Machado, nós vamos fazer um pedido a S. Exa. o Sr. Secretário que mande uma Comissão de Inquérito, na forma que o deputado pediu, para fazer um levantamento naquele município e que seja punido aquele que, realmente, dever. Muito obrigado. (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE – Concedo a palavra ao deputado Del Ciel, sétimo orador inscrito.

O SR. DEL CIEL – Sr. Presidente, Srs. Deputados.

Pouco mais de dez dias estivemos ocupando esta tribuna para falar da insegurança e da intranquilidade da nossa Capital mundial do café, Londrina.

Hoje, entristecidos constatamos que não somente o município de Londrina ou as cidades polo das regiões paranaenses sofrem do mal da insegurança, da intranquilidade, do abandono pelas autoridades responsáveis pelo setor do Estado do Paraná.

E, aqui nos apresentamos, até mesmo magoados, quando acabamos de testemunhar pronunciamento do Deputado Aragão de Mattos Leão que, da tribuna desta Casa menospreza o operário, o trabalhador brasileiro, querendo afirmar que tem mais valor o abaixo assinado, a assinatura do industrial, do comerciante, do magnata, do que do trabalhador braçal, do operário que realmente trabalha, produz e é o grande responsável pelo progresso deste Estado e desta Nação. E em minha terra infelizmente, Sr. Presidente, Srs. Deputados, foi justamente a filha de um trabalhador, de um operário, não ignorante como disse ou como classificou o Deputado Aragão de Mattos Leão, mas, foi a filha de um homem humilde, de um homem do trabalho, que veio a ser assassinada na minha cidade, brutalmente assassinada na flor da idade, ao completar os seus 15 anos, sendo arrastada para um terreno baldio nas proximidades do seu estabelecimento de ensino, serviciada, brutalizada e posteriormente assassinada com mais de 20 perfurações a faca. Era ela filha de um trabalhador paranaense e é, em seu nome que venho à tribuna, nesta oportunidade, para lembrar que já de algum tempo estamos protestando desta Casa de Leis e não vemos providência alguma por parte do Sr. Secretário de Segurança Pública, por parte do Sr. Governador, no sentido de devolver a tranquilidade à gente paranaense, para que ela possa voltar a trabalhar tranquilamente, sabendo que sua família está a caminho do trabalho ou dos estabelecimentos de ensino, com segurança.

É em nome deste trabalhador e de toda a família de Londrina, que se encontra traumatizada, sofrendo agora por mais este crime bárbaro, em nome de uma cidade entregue ao banditismo, entregue ao marginalismo, cidade desamparada pelas autoridades do Estado do Paraná, que requeremos, quando da nossa passagem por esta tribuna, providências materiais e humanas da Secretaria de Segurança Pública, para a 10a. Subdivisão de Londrina. Elas não vieram, pronunciamento algum foi dado pelo Sr. Secretário de Segurança Pública, a não ser quando da sua passagem por nossa cidade, quando lançava ela a infeliz acertiva de que, os crimes bárbaros cometidos deveriam ser debitados ao progresso da nossa região.

Quero nesta oportunidade lançar aqui o meu protesto de homem público às partes do pronunciamento do Deputado Aragão de Mattos Leão, partes estas que condenamos, que a nosso ver feriu inclusive a todo um Estado irmão, o Rio Grande do Sul, e, protestar contra a infeliz afirmativa que, no abaixo assinado citado pelo nosso companheiro de bancada o brilhante deputado Benedito Lúcio Machado, se encontram tão somente assinaturas de trabalhadores imorantes

O SR. PRESIDENTE – A Mesa adverte V. Exa., que seu tempo esgotado. Reata-lhe 1 minuto para concluir.

O SR. DEL CIEL – Obrigado.

Em nome da classe de trabalhadores do Estado desprotegida, desamparada como toda a sociedade paranaense, e em nome da população de minha cidade, da minha região, de todo o Estado do Paraná, lançamos por mais uma vez um apelo ao Sr. Secretário de Segurança Pública para que proceda, em nossa cidade, a descentralização da 12a. Divisão, ou melhor 12a. Sub-Divisão Policial, com instalação de delegacias ou de distritos policiais nos bairros-chaves, nos pontos-chaves de Londrina, ou seja Jardim Bandeirantes, direção de saída da cidade, Vila Cazoni, nas proximidades da Vial Yara, também no final de Duque de Caxias, Vila Brasil, daquele município, para que a Secretaria de Segurança se dedique, objetivando devolver à toda a população paranaense a segurança que se lhe é tirada a cada dia que passa, a certeza de um povo que é consumido a cada instante, em razão da desproteção que está exposta, gostaria de continuar analisando o assunto visto que aspectos importantes deixamos de fiscalizar, mas viremos em outras oportunidades, Sr. Presidente, já que nosso tempo se esgota, para protestar contra a demagógica visita que a comitiva arenista da cidade de Londrina, fez, comparecendo ao velório da filha do trabalhador assassinada, querendo dar a responsabilidade deste crime bárbaro à Prefeitura da cidade de Londrina, porque ela se encontra sob a direção de um homem do MDB; para encerrar, transferimos a responsabilidade deste crime bárbaro ao Secretário de Segurança que não ouve os nossos reclamos, não ouve os reclamos do povo de nossa terra, a responsabilidade, Sr. Presidente, Srs. Deputados, é dos que têm o mando político naquela terra e que são responsáveis, portanto, pela substituição do delegado que realmente apresenta um trabalho condizendo com a sua função, a responsabilidade, Sr. Presidente para encerrar é do Sr. Governador do Estado...

O SR. ARAGÃO DE MATTOS LEÃO – (Questão de Ordem).

Em primeiro lugar, Sr. Presidente, gostaríamos de dizer que um minuto concedido para que o orador terminasse já se esgotou e, em segundo lugar que, sabedores que somos que S. Exa. o Sr. Secretário deverá estar presente, gostaríamos de solicitar, se possível, ainda hoje, a nossa inscrição, em explicações pessoais, se não for possível amanhã o faremos.

O SR. PRESIDENTE – A Mesa, respondendo a questão de ordem, parece que no momento do levantamento da questão a Mesa estava fazendo soar a campainha, pedindo ao Sr. Deputado Del Ciel que terminasse sua oração e a segunda parte da questão de ordem, em consequência da vinda do Secretário de Transportes, a Mesa não pode aceitar a sua inscrição para a sessão de hoje, em explicações pessoais.

O SR. DEL CIEL – Encerrando, agradecendo a compreensão e a amabilidade de V. Exa., estávamos por afirmar que a responsabilidade é do Sr. Governador do Estado, que devia voltar a sua atenção para o povo intranquilo e inseguro de todo o nosso Estado. (Sem revisão do orador).

O SR. PRESIDENTE – A Mesa transfere para amanhã a inscrição do Deputado Ezequias Losso e do Deputado Dácio Leonel.

O SR. PRESIDENTE – Está encerrada a Hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA,

com a presença de 43 Srs. Deputados.

Sobre a mesa, Projeto de Lei de autoria do Sr. Deputado Lineu Turra, constante do expediente. Necessita de apoio. APOIADO. Irá à Comissão de Constituição e Justiça.

Passaremos à apreciação da matéria constante da Ordem do Dia, conforme avulso distribuído aos Srs. Deputados:

VOTAÇÃO EM 2ª DISCUSSÃO – do Projeto de Resolução nº 17/75, de autoria da Comissão de Constituição e Justiça, ex-Proposição nº 196/74, que aprova o Termo de Acôrdio celebrado entre o Governo do Estado do Paraná e o Ministério do Interior, objetivando criação de Mecanismo de controle da erosão na região Noroeste e Nordeste do Paraná.

Pareceres favoráveis da C.C.J. e C.A.I.C. – APROVADO, artigo, por artigo.

VOTAÇÃO EM 2ª DISCUSSÃO – do Projeto de Lei N. 02/75, de autoria do Dep. Francisco Escorsin, que declara de Utilidade Pública a Associação Hospitalar e Assistência Bom Jesus dos Perdões, com sede e doro na Cidade de Guaraqueçaba. Parecer favorável da C.C.J. – APROVADO, artigo por artigo.

VOTAÇÃO EM 2ª DISCUSSÃO – do Projeto de Lei N. 45/75, de autoria do Dep. Maurício Fruet, que declara de Utilidade Pública a União Beneficente e Recreativa de Santa Quitéria com sede nesta Capital.

Parecer favorável da C.C.J. – APROVADO, artigo por artigo.

VOTAÇÃO EM 1ª DISCUSSÃO – do Projeto de Resolução N. 19/75, de autoria da Comissão de Constituição e Justiça, ex-Proposição N. 227/74, que aprova o Termo Aditivo ao Convênio celebrado entre o Ministério da Agricultura e o Estado do Paraná, através da Secretaria da Agricultura, objetivando a continuidade ao Plano de Combate da Raiva dos Herbívoros, utilizando a Vacina Era.

Pareceres favoráveis da C.C.J. e C.A.U.C. – APROVADO.

VOTAÇÃO EM 1ª DISCUSSÃO – do Projeto de Lei N. 124/74, de autoria do Dep. Antonio Belinati, que autoriza o Poder Executivo conceder pensão mensal de dois (02) salários mínimos, a Isaura Ribas, filha do ex-Prefeito da Cidade de Ponta Grossa e ex-Deputado Estadual, Brasília Ribas. Parecer CONTRÁRIO da C.C.J. e favorável da C.F. – REJEITADO.

VOTAÇÃO EM 1ª DISCUSSÃO – do Projeto de Lei N. 164/74, de autoria do Dep. Maurício Fruet, que autoriza o Poder Executivo construir uma ponte de concreto armado sobre o Rio Iguaçu, na estrada que liga São José dos Pinhais e Curitiba. Parecer CONTRÁRIO da C.C.J. e favorável da C.O.P.T.C. com SUBSTITUTIVO. – REJEITADO.

O SR. PRESIDENTE – Sobre a mesa, requerimento de autoria do Sr. Deputado Jayme Rodrigues Carvalho, constante do expediente, solicitando voto de pesar pelo falecimento do Sr. Nelson Faleiros, ocorrido na cidade de Goioerê. – APROVADO.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Paulo Camargo, constante do expediente, solicitando voto de pesar pelo falecimento do Sr. João Lunardelli. – APROVADO.

Requerimento de autoria dos Srs. Deputados Werner Waderer, Ivo Thomazoni e Fidelcino Tolentino, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando voto de louvor ao jornal "Gazeta do Povo" pela brilhante decisão em circular ininterruptamente, a exemplo dos grandes jornais nacionais e internacionais. APROVADOS.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Lúcio Machado, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando seja encaminhado apelo ao Sr. Governador do Estado, objetivando o enquadramento ao pessoal fixo do Estado, os Servidores contratados como pesador, e que prestam serviços a mais de 5 anos. APROVADO.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Valter Pietrângelo, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando seja encaminhado expediente ao Ministério dos Transportes, encarecendo o envio, ao requerente, de cópia da legislação que regulamenta o processo de concessão de direitos às empresas particulares, para exploração dos serviços de transportes coletivos intermunicipais. APROVADO.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Valter Pietrângelo, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando sejam encaminhados expedientes à direção do Banco do Estado do Paraná SA. e à direção da Companhia de Telecomunicações do Paraná, encarecendo urgência na extensão de seus benefícios à cidade de Porto Rico.

APROVADO.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Gabriel Sampaio, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando seja oficiado ao IBC, no sentido de que seja antecipado para primeiro de julho de 75 a vigência do preço mínimo de garantia em Cr\$ 500,00 a saca de café, preço fixado, estabelecido para vigorar a partir de primeiro de outubro deste ano. **APROVADO.**

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Enéas Faria, constante do expediente de sessão anterior, com sua discussão encerrada, solicitando seja encaminhado expediente ao Sr. Secretário de Segurança Pública, por inteiro teor e requerimento, com cópia ao Sr. Governador do Estado e Sr. Diretor do Interior da citada Secretaria, recomendando, diante das informações sobre a região que o dever do cargo lhes impõe conhecer, seja designado para dirigir a Delegacia Regional de Polícia, em Jaguariaíva, um Delegado de Carreira. — **APROVADO.**

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Antonio Facci, constante do expediente, solicitando seja encaminhado expediente ao Sr. Ministro dos Transportes, dando inteiro apoio desta Casa, a reivindicação da comunidade de Campo Mourão, com referência à ligação da citada cidade ao sistema de tráfego da Rede Ferroviária Federal SA. — **APROVADO.**

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Antonio Facci, constante do expediente, solicitando seja oficiado ao Sr. Secretário de Segurança Pública, no sentido de que informe se houve diminuição do índice de acidentes ocorridos com veículos motorizados, depois da entrada em vigor da lei que exige exame psicotécnico para motoristas e profissionais. — **EM DISCUSSÃO.**

O SR. FIDELCINO TOLENTINO.—

Para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE.—

Fica transferida a discussão para a próxima sessão.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Valter Pietrângelo, constante do expediente, solicitando seja encaminhado pedido de informações ao Magnífico Reitor da Universidade Estadual de Maringá, sobre irregularidades e situação financeira da referida Universidade. **EM DISCUSSÃO.**

O SR. GILBERTO CARVALHO.—

Para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE.—

Fica transferida a discussão para a próxima sessão.

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Lineu Turra, constante do expediente, solicitando seja encaminhado expediente ao Sr. Diretor da SANEPAR, objetivando a regularização do serviço de abastecimento de água à população Alto Bacacheri. **APROVADO.**

Requerimento de autoria do Sr. Deputado Jayme Rodrigues Carvalho, solicitando sejam enviados ao Sr. Secretário de Segurança Pública, cópias ou fotocópias de documentos, que traduzem as atitudes do Delegado de Polícia de Goioerê. **APROVADO.**

O SR. FABIANO BRAGA CÔRTEZ.—

Para discutir, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE.—

Fica transferida a discussão para a próxima sessão.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a presente

sessão, marcando outra para amanhã, dia 12, quinta-feira, à Hora Regimental, com a seguinte

ORDEM DO DIA,

3ª DISCUSSÃO — dos Projetos de Resolução N. 17/75 e de Lei Ns. 2/75 e 45/75.

2ª DISCUSSÃO — do Projeto de Resolução N. 19/75.

1ª DISCUSSÃO — dos Projetos de Resolução n. 21/75 e de Lei nos. 67/71, 193/74 e 11/75.

marcando ainda, uma sessão para sexta-feira, às 10,00 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA,

REDAÇÃO FINAL.— dos Projetos de Resolução ns.

7/74, 14/75, 16/75, 32/75, 34/75, 35/75, 36/75, 39/75, 40/75 e de Lei nos. 166/72, 52/74, 53/74, 112/74, 137/74, 175/74, 181/74 e 14/75.

Levanta-se a sessão.

PALÉSTRA DO SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES; DR. OSIRES STENGHEL GUIMARÃES, PROFERIDA NO DIA 11 DE JUNHO DE 1975 NO AUDITÓRIO DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, CUJA TRANSCRIÇÃO NOS ANAIS FOI APROVADA A REQUERIMENTO DO SR. DEPUTADO GABRIEL SAMPAIO.

O SR. PRESIDENTE — Srs. Deputados, a convite da Assembléia temos a honra de receber o Secretário dos Transportes, Dr. Osiris Stenghel Guimarães, que vem nos mostrar o planejamento da Secretaria do qual é titular, com a explanação, inclusive com a projeção de áudio-visual, para que possamos nos situar nos problemas estaduais de transporte e como a Secretaria está planejando, a curto, médio e longo prazo.

Tem a palavra, o Sr. Secretário dos Transportes.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Sr. Presidente da Assembléia Legislativa, Dr. Paulo Camargo, Srs. Deputados, meus Senhores e minhas Senhoras.

Vim à Assembléia, nesta tarde, a convite do ilustre Deputado Luiz Gabriel Sampaio, para que fizéssemos, perante o plenário, uma explanação sobre o plano de obras da Secretaria dos Transportes, da qual tenho a honra de ser titular.

Infelizmente, foi marcado posteriormente à data em que me predispus vir à Assembleia, uma reunião do Secretariado, por S. Exa. o Sr. Governador do Estado, quando exporá seu plano de governo. E em decorrência disso, vou abreviar minha palestra, reunindo os fatos mais importantes e abrindo, em seguida, a palestra aos Srs., para algumas perguntas e sugestões.

E o áudio-visual que deveria ser o início da palestra, onde é mostrado o papel da Secretaria dos Transportes, no Governo do Estado, deverá ser visto por último.

Os Srs. conhecem bem a constituição política do Poder Executivo e sabem deste papel, creio que desnecessário será que eu me refita a ele, neste início de palestra.

Os Srs. sabem perfeitamente que o primeiro ponto do Paraná em que a Secretaria dos Transportes atua, no momento, é o Porto de Paranaguá. É por lá que saem nossos produtos, e é pelo Porto de Paranaguá que o Paraná importa suas necessidades. Essa importação ainda é incipiente em função do grande volume que o Porto tem hoje, em termos de exportação.

Vou dar rapidamente, uma visão do que ocorre, hoje, em

Paranaguá, e passarei em seguida a outros setores.

O aumento da produção prevista no Paraná de dois produtos importantes: soja e milho, em 75 e 74. O aumento da produção foi de cerca de 29 por cento, passando de 5 mil e 500 toneladas, para 7 mil e 100 toneladas brutas.

A movimentação de mercadorias, comparando-se 74 e 75, só milho, soja e farelo em grãos sólidos, portanto, há um aumento de 52,6 por cento.

Carga geral de exportação, estamos com uma previsão de cerca de 13,5 por cento. Nesta carga geral, se inclui café, madeira, algodão, café solúvel e outros produtos. O aumento do café é relativamente pequeno. O problema de exportação do café diminuiu bastante pelo Porto de Paranaguá.

A madeira, atualmente, é o mesmo volume de exportação. O algodão cresce um pouco, o café solúvel também pouco, e em diversos produtos, o crescimento não é significativo. O crescimento de cargas geral, deve atingir o nível de 13,5 por cento. Esse aumento em comparação com os outros itens é realmente pequeno mas em comparação com muitos portos do Brasil, é bastante significativo.

Também óleos vegetais e combustíveis líquidos, nós temos neste mesmo ano uma previsão de aumento de 22 por cento em combustíveis líquidos, que é o abastecimento próprio de navios do porto, a óleos vegetais, que está sendo incrementada dia a dia a exportação. O total da exportação previsto para Paranaguá, dará possivelmente um acréscimo de 47,68 por cento em relação ao ano passado. O Porto de Paranaguá, praticamente, nestes últimos anos, vem dobrando de ano a ano sua exportação. Em termos de importação o crescimento é bastante significativo, temos principalmente importação de fertilizantes e importação de sal, o maior volume nota-se na importação de fertilizantes, hoje Paranaguá passou a importar fertilizantes, houve adaptação de um dos armazéns para este tipo de importação, e já está se instalando em Paranaguá uma indústria para a produção de fertilizantes, na área portuária, isto, sem dúvida, tem por objetivo exportar o fertilizante e também atender a demanda do mercado interno.

Os Srs. notem que este realmente tem sido um item, de fertilizantes, que tem sido desfavorável ao Paraná mas que hoje, felizmente está mudando um pouco sua fisionomia.

Carga geral e importação há um aumento significativo, são as máquinas e implementos agrícolas, principalmente implementos para serem montados agora no Paraná, o caso da New Holland e outros, que estão sendo importados por Paranaguá.

Esta carga geral tem aumentado consideravelmente, graças a uma série de providências que foram tomadas no Porto de Paranaguá, a aquisição, ou melhor, a entrega de uma carga de 100 toneladas pelo DNPNV, a aquisição de um guindaste móvel sobre rodas, de 120 toneladas, tudo isto facilita este tipo de importação, que era anteriormente feito por outros portos, principalmente Santos e em alguns casos, como foi o caso da importação de locomotivas para a RFF, que foi feita pelo Rio Grande, porque Paranaguá não dispunha de equipamentos em tamanho razoável para este equipamento pesado. A tendência dessa carga geral à importação também é aumentar, principalmente com a construção de novas usinas, a Usina de Areia, a de Salto Osório, a de Itaipu, a de Santiago, cujas importações estão, sendo previstas por Paranaguá.

Aí está o resumo das importações e da movimentação portanto de cargas de Paranaguá, desta maneira, geral. O total das exportações está se prevendo 4.500.000 toneladas, o total de importações em cerca de 2.300.000 toneladas e isto dará ao Porto uma movimentação de 6.800.000 toneladas, o que signi-

fica um aumento de 37 por cento em relação ao ano passado, que para nós é de bastante significação.

Aqui tem um dado que eu gostaria de noticiar aos Srs. que é mais em decorrência de toda esta movimentação que é em Paranaguá e de certa forma notícias vinculadas ao problema de caminhões e etc.

Atualmente em Paranaguá foram recebidos, até 31 de maio de 1975, 45.386 caminhões e um total de 10.213 vagões.

Os Srs. vêem que a movimentação de caminhões é bastante grande, em Paranaguá.

Aqui tem um retorno dos caminhões: carga geral 1800; grãos sólidos 2.000, grãos líquidos 37.000 ou seja, 40.800 até 31 de maio.

Total de carga — 3.610 diárias.

Média diária de 2.500 veículos, sendo 1.800 pesados e 700 leves.

Isso dá uma idéia das dimensões, do que passa pela BR-277 nesse período de safra, que praticamente toma o ano todo. Acrescido a isso, teríamos ainda o pique de fim de semana, quando há movimentação para as praias. Só esse item já justifica plenamente a duplicação da rodovia.

Armazenamento de Paranaguá: temos hoje uma capacidade de armazenamento de 231 mil e 150 toneladas. Sendo 83.000 no Porto e de particulares 147. Há um aumento gradativo dessa capacidade armazenadora em Paranaguá.

Temos aqui a concorrência, pela DNPNV, mais 100 mil toneladas. Armazém graneleiro, silo vertical Itaipu, 110 mil em construção.

São as cooperativas do Oeste e Sudoeste do Paraná, sendo que na primeira etapa, já está recebendo cereais, só a metade, cerca de 60 mil toneladas.

Deve iniciar em seguida a segunda etapa. O DNPNV será o mais demorado, porque são silos verticais, totalmente equipados. Dentro de 2 anos, serão cerca de 297 a mais.

Programação do movimento — só para terem uma idéia que nos próximos 10 dias devem chegar 7 navios para embarcarem 135 mil toneladas de soja, 37 mil de milho e 95 mil de farelo, num total de 231 mil toneladas nos 16 navios nos próximos 10 dias.

Isso significa que deve haver fluxo de transporte não só de navios como caminhões, que possam suprir essa demanda que é bastante grande. Acredito que até possa faltar produto, para carga nos navios, nesses próximos 10 dias.

Total de carga embarcada por Paranaguá este ano: posição até ontem — exportada até 10/6, 937 mil toneladas, o que significa praticamente um terço da safra. De soja — 39,6 por cento.

De milho — 11,25 por cento.

De farelo — 27,5 por cento.

O total dá 32 por cento, isso em Paranaguá.

Essa posição nós é de certa forma favorável, porque talvez os Srs. tenham lido que a posição do Porto do Rio Grande, está muito difícil e complicada. Naturalmente, que há fatores que vêm prejudicar, de certa forma, a exportação. Há falta de uma infraestrutura à retaguarda em Paranaguá, por exemplo.

O SR. PRESIDENTE — Esses farelos são de soja?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Diversos tipos.

mas a falta de uma infraestrutura à retaguarda ou seja, um terminal de transporte, tem criado dificuldades, mas posso lhes assegurar que temos uma capacidade de carga, só no corredor de exportação, 1.500 por hora.

Isso significa que uma fila de 300 caminhões levaria 3 horas

para ser descarregado e carregado nos navios. Uma fila de 300 caminhões é bastante grande.

Ocorre às vezes, que o navio atrasa, como ocorreu e não há uma sincronização perfeita entre o navio, vamos dizer os exportadores compram no interior e remetem para Paranaguá. Muitas vezes, como ocorreu no início da safra, havia um estoque grande em caminhões e não tinham condições de descarregar em armazéns ou estavam lotados ou tinham sua carga já comprometida com outros exportadores e essa carga ficou, realmente, em alguns casos, até três dias. Acho que não passou de três dias.

Mas, a verdade, é que Paranaguá precisa, realmente, de um terminal de transportes para atender essa demanda, cada vez maior, de caminhões para o Porto. Isto está na programação federal e o Governo do Estado vem reivindicando que esses estudos sejam feitos em Paranaguá, para serem implantados também naquela cidade.

Creio que para dar uma notícia aos Srs. sobre o Porto, era isto que tinha a dizer e alguns dos Srs. naturalmente, farão depois perguntas. Aquelas que não estiverem em condições de responder está aqui o Administrador do Porto que as fará com toda a satisfação.

Para os Srs. terem notícia de outro setor, antes de passarmos ao Setor Rodoviário, que creio o mais importante no momento, é o problema da Estrada de Ferro Central do Pr.

A Central do Paraná, vários dos Srs. tiveram a oportunidade de percorrer um trecho da ferrovia, tiveram o dissabor de não percorrer toda, mas viram que finalmente se conseguiu ligar os trilhos de Apucarana a Ponta Grossa. Estamos nestes meses fazendo a complementação da obra para ser entregue em agosto para a Rede Ferroviária Federal.

Hoje, ela está com cerca de 96 por cento concluída. Faltam alguns túneis, o 6, 7 e o 8; falta completar o revestimento, temos mais a complementação de lastro na ferrovia, término de obras de estações, casas de operários, término de ligações de telecomunicação enfim a estrada praticamente está concluída.

Ela está concluída e deve ser entregue à Redenção obstante a isso. O Governo ainda está fazendo um esforço muito grande em termos financeiros. Somente este ano deveremos aplicar na Central do Paraná cerca de 260 milhões de cruzeiros, isto desde janeiro. Logicamente os Srs. irão dizer, faltava tão pouco e agora o volume é tão grande. Realmente, é no final da obra que se dispense maior esforço financeiro, principalmente porque há problema de lastreamento em razão da produção ser muito grande e o volume de recursos é bastante acentuado. Outro volume que pesa consideravelmente é o problema de concreto projetado dos túneis a que já me referi.

Enfim, o Estado, depois de 26 anos, finalmente, vai conseguir entregar esta estrada que é de suma importância para a economia brasileira.

Estamos ainda com uma certa dificuldade para obter a complementação dos recursos de ressarcimento por parte do Governo Federal. Existe um convênio firmado, os Srs. têm conhecimento disso, mas há necessidade ainda de que esse convênio venha a ser reformulado para corrigir os preços que foram calculados há quatro anos atrás.

Se nós estamos ainda recebendo com base no convênio velho. Portanto, o Estado ainda está arcando com esta responsabilidade e com esta despesa. No setor ainda, sob a nossa Secretaria, que é o setor de aeroportos, nós estamos hoje com alguns projetos de engenharia prontos, do Aeroporto de Guarapuava, de Guaira, Umuarama, Cascavel, Paranaí e Ponta Grossa que está

em execução e estamos executando o Aeroporto de Paranaí, será um aeroporto em estilo mais moderno, de melhores condições. Terminamos há bem pouco, com a ajuda do GETSOP, com a ajuda da Prefeitura de Francisco Beltrão, o Aeroporto local, que ficou realmente satisfatório.

E nós inclusive, estamos procurando modificar alguns projetos que estavam, vamos dizer assim, um pouco sofisticados. Nós precisamos, na realidade, de pistas boas, pavimentadas, em condições de operar avião tipo Bandeirante, e em condições normais, porque não se pretende, nem se poderá construir aeroportos que operem em 24 horas. Nós temos casos de aeroportos, no Paraná, como é o caso do Aeroporto de Paranaguá, que está iluminado, e não funciona à noite. E não funciona porque quem cabe operar esses aeroportos não somos nós e sim o Ministério da Aeronáutica, através da DAC.

A DAC não tem operadores, não tem pessoal de balizamento, nem rádio, etc., e então o que se nota, não adianta nós sofisticarmos, gastarmos mais dinheiro, afinal de contas o aeroporto passa a operar durante as horas normais.

Então, com isso, nós pretendemos terminar o Aeroporto de Paranaí, a pavimentação inclusive, já está contratada, fazer a melhoria no Aeroporto de Ponta Grossa, no atual Aeroporto de Ponta Grossa, de Guarapuava, no de Umuarama, de Guaira, e iniciar com o Ministério da Aeronáutica o Aeroporto de Cascavel que é importante, e melhorar as pistas de pouso de diversos aeroportos menores, de Pato Branco. O Deputado Ivo ficou me olhando de lá realmente Pato Branco é de importante também e precisamos melhorar nas sedes das micro-regiões homogêneas.

Os Srs. deverão entender que aeroportos dependem de vento, topografia, localização, etc, e se procura quase sempre aproveitar aquilo que já existe. Essa melhoria seria em termos de terraplanagem da pista, melhoria do acostamento para o estacionamento das aeronaves, cercas, porque a maioria dos nossos campos de pouso, o Deputado Ivo sabe bem siddo, nós não temos nem cerca, é uma dificuldade, os Srs. conhecem, quando vai descer avião, tem gado, gente, tudo no meio da pista. Então, esta é a tônica que está se dando neste setor que não é menos importante que outros, mas que tem dificuldade de obtenção de recursos orçamentários. Mas, de qualquer forma, nós conseguimos passar de um orçamento do ano passado, de cerca de 3 milhões para seis milhões de cruzeiros, este ano portanto o dobro.

É possível que para o ano que vem, nós possamos aplicar uma importância maior. Estamos pedindo 16 milhões por aeroporto.

De modo que com isso, dará condições de suporte para aeronaves pequenas. Os aeroportos maiores são de responsabilidade do Ministério da Aeronáutica. E no setor rodoviário o DER vem trabalhando dentro de uma política harmoniosa com o Governo Federal.

Nós não podemos fugir do plano nacional de Viação. Então, o nosso plano estadual foi a complementação do Plano Nacional de Viação.

E os planos municipais que complementam o nosso plano, também enquadram dentro das normas da Lei que instituiu aquele plano acerca de dois anos no Brasil.

Procuramos atender, logicamente, as regiões de maior demanda, procurando também concentrar recursos em alguns trechos de estradas para não haver muitas obras no espaço de tempo mais curto do que está sendo executado atualmente.

É evidente que os Srs. conhecem o Estado do Paraná, conhecem o problema de estradas e hoje é até difícil estabelecer uma prioridade no Estado do Paraná. Qualquer estrada que se

avra, que se pavimente, é importante. Quase eu diria que não existem regiões prioritárias. Hoje o Paraná é carente de estradas. A maior reclamação é a respeito do problema de estradas. Se chove durante dois ou três dias, a nossa produção fica paralisada no interior, principalmente no Oeste e no Sudoeste. Hoje o Norte Novo e pioneiro, e a região do Nordeste, ainda tem condições razoáveis de tráfego com qualquer tempo. Mas o Centro do Paraná infelizmente não têm as mesmas condições.

Nossa preocupação, a preocupação do Estado, é voltada para o fluxo de transportes vir à Paranaguá. Os troncos, vamos dizer, transversais, não têm de certa forma entrado na programação do Estado, a não ser determinados troncos que são intra-regionais.

Vou procurar neste mapa do Paraná, mostrar aos Srs. o que está programado para o Estado do Paraná em termos de rodovias federais, estaduais e inter-municipais, de interesse estadual. Então, no caso das rodovias federais: nós temos programado a duplicação do trecho de Paranaguá a Curitiba. Vou tentar fazer aqui por cima para mostrar. Antes de tudo esta linha preta, cheia, serão as estradas pavimentadas existentes. Então o Governo Federal está programando Paranaguá-Curitiba. Depois temos, também, o trecho Curitiba-Campo Largo, também já em concorrência feita pelo DNER, e deve ser aprovada por estes dias para o início da obra.

Temos estudos de Campo Largo a Ponta Grossa, programado no PND: está em execução os trechos Irati-Relógio, com recursos federais delegados pelo DNER e Ibaiti-Santo Antonio da Platina,

também delegado pelo DNER. E mais o trecho Francisco Alves-Guaíra. Também Federal delegado ao DER.

Sobre estes três trechos eu vou fazer uma observação rápida. Há bem poucos dias, os Srs. tiveram notícia, inclusive alguns Deputados acompanharam e insistiram de que possivelmente esses trechos seriam paralisados por falta de recursos. Realmente, o Diretor de Obras do DNER aqui esteve e nós percorremos estas obras e procuramos mostrar a eles o problema que traria se essas estradas fossem realmente paralisadas.

Nós recebemos a semana passada a notícia de que o DNER liberou mais 64 milhões para esses dois trechos dando condições de que elas não sofressem solução de continuidade. E poderão ficar prontas dentro do prazo previsto de contrato, que é março, se não me engano, do ano que vem. É evidente que o atraso decorrente poderá aparecer em função de problemas técnicos ou de intempéries, mas de qualquer forma já é uma grande satisfação que nós não vamos ter esta rodovia paralisada.

Ainda está em programação pelo DNER dentro do PND, a execução de Ibaiti a Ventania passando por Tibagi-Alto Amparo, desce por Imbituva, Ipiranga e Imbituva-Irati, Rio Azul, vai até encontrar a BR-104 próximo à União da Vitória. Esta aqui é a chamada BR-158, que cujo trecho no Brasil não está pronto é o do Paraná, pelo menos Sul do Brasil. Consta ainda do segundo PDN a ligação de Porto União que está em execução até a divisa de Santa Catarina tendo no Paraná uma extensão de cerca de 100 quilômetros.

Ainda consta do PDN a ligação de Cel. Vivida, Marmeleiro até Barracão, também Rodovia Federal. Temos ainda em execução Toledo-Cascavel, trecho da BR-163, a Mal. Cândido Rondon, Terra Roxa, até Guaíra. Estamos em execução de Campo Mourão-Mangoré, Ubatã-Corbélia, Cascavel. Esse trecho está bastante adiantado, entretanto surgiu um problema com uma das firmas empreiteiras e o contrato foi rescindido pelo DNER, e devem abrir nova concorrência.

Possivelmente a estrada ficará pronta até março do ano que

vem, a menos desse primeiro trecho. Ainda em execução pelo Governo Federal temos Nova Londrina-Paranavaí e o seu prosseguimento até Dourado, projetada, em programação.

O DNER contratou o projeto de Campo Mourão a Ponta Grossa, isto já existe, um contrato de projeto mas não constado pelo DNER.

Consta aí do PND a BR-158 que sai de Porto Angelim a São João do Caiuá, vem na direção de Jussara, passa próximo a Paranavaí-Jussara, Terra Boa, Campo Mourão, vem a Roncador Palmital, e vai próximo a Laranjeiras. Aqui é uma esquemática, porque na realidade nesse trecho eles contrataram o projeto Campo Mourão-Palmital, e se não me engano Campo Mourão-Paranavaí-Porto Angelim. Então, estes trechos têm apenas a diretriz que é mais ou menos esta. Essa é a BR-272 e ainda consta do PND a BR-272, que é o prosseguimento de Porto Ubá-São João do Ivaí, Barbosa Ferraz, Campo Mourão e ao Oeste até Guaíra, aliás, de Campo Mourão-Goierê estou errado, e de Coierê até Ibiaporã. Este trecho da verba 272 o DNER fez o projeto de Campo Mourão-Goierê. Então como isso entrou no segundo PND, nós vamos entregar esse Projeto ao Governo Federal e vamos pedir prioridade para que esse trecho seja incluído na programação, porquanto nós temos o Projeto, já feito às nossas expensas, e sabemos que o DNER abriu concorrência em maio para fazer Porto Ubá, Campo Mourão. Ainda temos no segundo PND para o Estado do Paraná a duplicação de Ourinhos, passando por Londrina, Apucarana, Marialva, Maringá até Paranavaí até o trecho de Jandaia, passando por Bom Sucesso, São Pedro, nessas imediações indo dar em Barbosa Ferraz, pegando a BR-272. Creio eu que há ainda no Paraná, temos a duplicação de Curitiba, Joinville, a BR-101, duplicação de Curitiba a São Paulo, as vias expressas de Curitiba, o contorno de Curitiba, da BR-277 até a 116, passando por São José dos Pinhais, indo a Quatro Barras, e o DNER deve contratar o projeto, não consta do PND o trecho da BR-101 entre Guaruva e a BR-116.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — A transposição do Sudoeste não consta dos planos?

O SR. SECRETÁRIO DE TRANSPORTES — Este é o programa federal. Acho que em termos de Governo Federal era o que tínhamos a relatar.

Mas é preciso que note que esse programa federal para o Paraná são cerca de 2 mil e 500 quilômetros. Desses 2 mil e 500 temos, hoje, em execução, incluindo a BR-116, que são 500 quilômetros aproximadamente, reduz uma aplicação de 500 km. Esses 500 km, deverão ser concluídos. Mas, temos 2 mil e 500 km para iniciar.

Então, há necessidade de se começar uma nova etapa de rodovias federais no Paraná, a partir deste ano, porque se não conseguirmos que se iniciem as concorrências, provavelmente esse plano será atrasado.

E não se cumprirão as metas, no caso do PND e vão prejudicar, de certa forma, nosso desenvolvimento em termos de rodovias, que, com exceção da 158, que não é tão prioritária, as demais o são para o Estado.

Então, este trecho é importantíssimo.

Temos uma outra rodovia importantíssima que é a ligação Marmeleiro-Barracão. Está previsto até Cel. Vivida. Temos cerca de 20 km de rodovia, entre Marmeleiro e Barracão, Salgado Filho, que está praticamente implantado, está quase pronto.

Esta rodovia é federal também. Tem um trecho que necessita de adequação, para nova característica, alargamento, rampas, etc. A diretriz é a mesma, de Marmeleiro até o rio que não me lembro o nome, a estrada é estreita. Depois, tem um trecho bem implantado que vai até o Rio Verde. Depois tem aquele trecho que passa no Paraná e em Santa Catarina.

Mas, esses trechos, como os Srs. vêem são de alta importância para o Estado. Como é caso da BR-153, Ibaiti-Ventania,

que tem cerca de 50 por cento, faltando obras de implantação de arte especial, e um trecho de pavimentação. Também é uma obra que o Governo Federal poderá, a curto prazo, executar e por em tráfego.

É desnecessário falar sobre Curitiba-Paranaguá. E mais desnecessário ainda é falar entre Curitiba e Alto da Serra — SPREA.

Londrina, Paranavaí, esse nem tem comentário, porque o trecho Londrina—Cambé apresenta, hoje, um dos índices mais altos de tráfego em rodovias, no Brasil, são cerca de 14 mil veículos por dia. Ali já não é o caso de duplicação, ali talvez seja o caso de triplicação.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — A respeito de Cambé, o Tribunal de Contas, recusou o registro de um contrato de viabilidade da Rodovia Maringá-Cambé, através daquele plano de "free-way".

O SR. SECRETÁRIO DE TRANSPORTES — Perfeitamente, posso falar, embora eu fosse me referir a este aspecto, quando o Governador Emílio Gomes assumiu, nós tínhamos contratado, já havia sido contratado um projeto de ligação direta de Maringá a Cambé, ou equivale a Londrina. Este projeto seria um encurtamento na estrada atual, com características de rodovia classe O, não de "free-way", pista dupla massem bloqueamento. Este projeto estava em execução e já se partia, vamos dizer, para uma fase mais adiantada.

Nós, quando assumimos, conversando com o Governador Emílio Gomes, surgiu o problema de duplicação da BR-369 no ano passado. Então, nos batemos para que a BR-369 fosse duplicada, como consta do plano nacional, e não fosse feito este trecho, vamos dizer, cortando, porque isto implicaria talvez numa redução de rodovia para o Estado. Se admitíssemos a hipótese de fazer uma rodovia direta a Maringá, a linha, o caminho para Itaipu seria Maringá a Campo Mourão, por uma rodovia estadual, deste trecho estadual, pegando novamente a 369, aqui. E a proposta do 2º PND seria Jandaia, Barbosa, Campo Mourão, portanto dando condições para uma nova região, e uma rodovia federal que teria melhores características técnicas até do que a atual estadual. Então nós procuramos influir que o DNER mantivesse este projeto, naturalmente, ao influir para que o DNER mantivesse este projeto, nós estaríamos de certa forma condenando a execução de Cambé/Maringá, e que não era propósito também do Governo, o propósito era fazer. Então partiu-se para uma outra solução, que seria nós estudarmos a viabilidade de execução desta rodovia através de um sistema novo, que existe em várias partes do mundo, inclusive nos Estados Unidos, na França, na Alemanha e na Itália, que, é o sistema de concessão. Nós fazemos um estudo, partimos para um estudo de dar a concessão, a concessão de exploração mediante a cobrança de pedágio; agora, era um estudo difícil, um estudo complicado, não era um estudo fácil e principalmente devido a implicações que ocorreram na área, quer dizer, a fatores novos que ocorreram na área. O fato de ser constada a programação federal a esta duplicação, o fato do DER estar concluindo a ligação Arapongas/Astorga, o fato do DER ter já um projeto de Maringá a Santo Inácio, e o fato de se ter consignado outras rodovias de menor importância nesta região poderia influir de tal forma, que não houvesse viabilidade para a implantação dessa rodovia, quer dizer, nós mudamos completamente as condições daquela rodovia. Anteriormente, quando se contratou o primeiro projeto há dois anos atrás, nada disto ocorria, era diferente a concepção, então, procuramos uma firma especializada, de alto padrão técnico e que tivesse notória especialização nesse tipo de trabalho, estudo de viabilidade para implantação de rodovias, com concessão de pedágio, e que chegasse mesmo a nível de detalhar anteprojeto de lei de concessão, fizesse um estudo técnico do projeto existente e propusesse as soluções para que o Estado, ou melhor, a viabilidade ao Estado, para ver se isto era exequível ou não. Então

procuramos um contacto e procuramos saber qual a firma nacional porque firma estrangeira não nos interessava, que tinha este tipo de experiência, e esta firma escolhida porque já executou um trabalho semelhante no Estado de São Paulo com aquela Via Norte, e esta inclusive está em concorrência, já um consórcio ganhou, era a Transplante, era a única firma que tinha este tipo de experiência técnica, que tinha técnicos inclusive que, para fazer este projeto da Via Norte foram aos Estados Unidos, Alemanha, Itália, se não me engano, a França e procuraram se inteirar das condições etc. Então pedimos um projeto à firma, ela fez a proposta desse projeto, foi analisado pelo nosso setor técnico, e chegou-se à conclusão de que o projeto era aceitável naqueles termos. Então pediu-se a dispensa da licitação ao Governo do Estado, fundamentado nos pareceres técnicos e em entendimentos jurídicos. Porque logicamente, sabem os Srs. que o conceito de matéria especializada, não é muito bem definido. Inclusive, os tratadistas, entre eles Eli Meirelles, procuram analisar esse conceito. Chegou-se à conclusão de que havia, neste caso, dispensa de licitação.

O caso foi analisado pela nossa Assessoria, pela Assessoria do Sr. Governador que despachou favoravelmente e se contratou a firma e os trabalhos estão hoje praticamente concluídos. Posso adiantar que embora os resultados ainda não estejam perfeitamente definidos, há viabilidade, há possibilidade de se dar concessão à firma, recomendando, inclusive, um re-estudo do projeto técnico, para uma rodovia completamente bloqueada e com passagens de níveis inferiores ou superiores, para aquela outra rodovia que conta com uma entrada em Cambé, uma no cruzamento com a rodovia que vai de Arapongas-Astorga e mais uma outra entrada em Maringá.

Há viabilidade do pedágio; pode-se dar essa concessão e isso vai depender de uma decisão política do governo. Decisão política que os Srs. terão que ser consultados, porque seria uma nova modalidade, teria que ser encaminhada uma mensagem.

O que houve na realidade, o histórico do fato, é esse. O Tribunal de Contas, entretanto, não entendeu, ou achou que não havia matéria especializada no caso da firma. Nós, dentro do prazo que nos era facultado, dentro do prazo legal, entramos com recurso no Tribunal de Contas, recurso que deu entrada a semana passada, fundamentando nossa petição, juntando ainda alguns atestados técnicos que foram pedidos à firma que conseguisse. Atestados, inclusive junto ao DNER e ao DER de São Paulo, para ressaltar nossa responsabilidade também.

De qualquer forma, o assunto está entregue novamente ao Tribunal de Contas e os Srs. sabem que o voto dado não foi por unanimidade, um dos Conselheiros, não o relator, defendeu o registro do contrato. Não me parece seja ilegal o contrato.

Não nos parece seja ilegal o contrato e nós o colocamos nas mãos do Tribunal de Contas. Se o Tribunal de Contas denegar o registro, naturalmente, o processo virá à Assembléia que se manifestará favorável ou contra o registro. Nessa ocasião, se vir, aqui nas Comissões Técnicas do assunto a prestar todos os esclarecimentos necessários e não seremos só nós que prestaremos, mas nosso corpo técnico e jurídico, para, de uma vez por todas, sanar essa irregularidade, se é que ela houve. Eu não admito que tenha havido. Acho que, talvez, tenha havido uma confusão. Quando se falou em estudo de viabilidade parece ser aquele estudo de viabilidade que normalmente, que corriqueiramente se faz, e para esses casos temos feito, normalmente, a tomada de preços ou a concorrência pública conforme o caso. Talvez, estes fossem os esclarecimentos.

Vou passar rapidamente a procurar descrever os trechos rodoviários que estão dentro do programa do governo.

O SR. DOMÍCIO SCARAMELLA — Antes de entrar nesta parte, Sr. Secretário, gostaria de fazer uma perguntinha rápida. É com respeito à BR-280.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — A BR-280, na

realidade, é uma estrada, um projeto feito pelo DER e coincide com o traçado federal. Ela consta, a BR-280, no plano nacional de viação. No entanto, não consta do 2º PND e ela é chamada PR-280-T, de acordo com o plano rodoviário estadual. Ela não é bem uma paralela, é uma sobreposta à rodovia federal. Mas, de qualquer forma a respeito desta 280 pretendemos que ela seja, realmente, incluída, pelo menos no primeiro trecho a partir do ano que vem para obra.

Contrariamos o trecho General Carneiro-Palmas pelo Estado, BR-153-Palmas, vamos dizer assim. Então, vamos contratar este trecho. O segundo trecho Palmas a Pato Branco, dependendo de recursos que o Governador Jayme Canet está tentando, de financiamentos, há possibilidade de que ela seja contratada também.

No programa rodoviário estadual consta a PR-280. Estamos, executando o trecho Pato Branco-Renasença-Marmeleiro-Francisco Beltrão. O primeiro trecho que não é o primeiro, é o segundo trecho próximo a Francisco Beltrão está em fase de conclusão e o nosso trecho de uma outra firma que é o trecho de Pato Branco a Vitorino, se não me falha a memória, está sendo administrado por interferência do DER.

Consta do plano de Governo Francisco Beltrão para pavimentação, Francisco Beltrão até Capanema. Esta aqui seria a implantação e pavimentação. A concorrência deve ser feita este ano. O projeto está pronto, praticamente pronto, falta aprovar a minuta, isto é a impressão final do projeto e nós levantamos algumas dúvidas com a firma projetista com respeito à utilização de jazidas porque não queremos abrir a concorrência sem que o projeto esteja perfeitamente definido. É possível que até agosto este projeto esteja em condições de ser posto em concorrência. Naturalmente, que dependendo dos recursos, faremos a concorrência por trechos. A discussão do orçamento está sendo feita agora e se o recurso for suficiente ela vai até Capanema. Pelo menos será aberta a concorrência até Capanema, senão abriremos, pelo menos, até Ampere para ir dando uma condição de uso da estrada em curto prazo.

Ainda no Oeste e Sudoeste do Paraná temos os trechos das rodovias chamadas vicinais que já estão mais do que faladas e é melhor nem falar nelas.

O SR. DENI SCHWARTZ – Aliás, Dr. Osires, quero cumprimentá-lo, porque de lá e uma foi iniciada e está bem adiantada.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Felizmente, começaram uma.

Com respeito a estas rodovias vicinais uns trechos e depois posso dar uma noção geral como está.

Temos a vicinal que vai de Pato Branco a Itapejara, depois de Francisco Beltrão-Dois Vizinhos até o Rio Iguaçu; a Realeza-Salto do Lontra-Dois Vizinhos; Dois Vizinhos-São João-Chopin-zinho-BR-373 e mais um trechinho de Vitorino a São Lourenço. Estas seriam as vicinais da região Sudoeste.

Aqui no Oeste temos o trecho Terra Roxa-Palotina até Assis Chateaubriand-Nova Aurora-Ubiratã, mais o trecho Assis-Formosa-Goierê até Cruzeiro e o trecho Pérola a Cafezal.

Temos um outro trecho que é Cintra Pimental, Loanda, Santa Cruz, Querência, Santa Isabel do Ivaí e mais o trecho Terra Rica-Guaracá. Aqui uma outra vicinal projetada que foi eliminada porque ela vai coincidir com o trecho da BR-158. Não, havia então de nós citá-la. Depois temos de Rondon, Indianópolis, Cianorte; Terra Boa, Engenheiro Beltrão, passa por Quinta do Sol, Fênix até São João do Ivaí. E aqui tinha mais outras duas que foram eliminadas também por coincidência de trecho com a BR-376.

O trecho Uraí-Rancho Alegre até Londrina-Charles Naufal, Sertaneja, Leopoldo, Cornélio. Mais um outro trecho de Santa Cecília, Santo Antonio, Nova Fátima, Fibeirão do Pinhal até Santo Antonio, A ligação Congonhas até Ibaiti, e tem mais aqui,

Jaguapitã, Guaraci, Cafezal, Lupionópolis. Então esses são os trechos vicinais que estão já com concorrência feita. E tem mais um trecho aqui, Ivaiporã, Manoel Ribas, Pitanga em concorrência, dá aproximadamente 900 quilômetros de estradas. Nós temos ainda outros projetos de vicinais que não entraram no financiamento do BNDE que é a ligação Cerro Azul-Rio Branco do Sul e ligação a União da Vitória-Cruz Machado até Areias e a ligação de União da Vitória à Bituruna. Sendo este aqui ainda em fase de projeto, porque houve um problema com o alargamento da usina, e nós tivemos praticamente que mudar o projeto. Possivelmente, até a ligação Bituruna será alterada a diretriz por ser mais econômica. O que se pretende, é procurar substituir este trecho que eu mencionei que estariam sendo cortados em função de coincidência de outras rodovias por este lote ao redor de União da Vitória e, possivelmente, Cerro-Azul-Rio Branco do Sul.

Vejam bem os Srs., olhando para o mapa é pouca coisa, mas são mais ou menos mil quilômetros de estrada vicinal e estes mil quilômetros custam aproximadamente de 400 a 500 cruzeiros o quilômetro, isso dá um programa de 500 milhões, não é tão pouco.

Nós passaríamos em seguida a dar uma olhada nas demais rodovias, nas chamadas Alimentadoras.

Está em execução a PR-1, ou melhor, a Rodovia Parigot de Souza que liga Santo Antonio a Jaguariaíva. Estamos em execução da pavimentação Jacarezinho-Cambará. Mas um trecho de Itamaracá-Bandeirantes. Está com projeto pronto, Alvorada-Bela Vista-Alvorada-Porecatu. Projeto de pavimentação somente.

Temos projeto de Maringá a Porto Inácio e Nova Esperança a Porto Santo Inácio, já incluído na programação do próximo ano. Temos ainda, Paranavaí-Rondon, projeto pronto e incluído na programação. Está em execução Iporã-Francisco Alves e, em fase de conclusão Umuarama-Iporã. Pelo Estado.

Estamos já executando o trecho Toledo-Palotina e está em fase de projeto Toledo-Assis Chateaubriand até Perobal. O primeiro trecho Toledo-Assis Chateaubriand deve entrar em execução a partir do ano que vem.

UM SR. DEPUTADO – Não liga a Cascavel?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Liga pela rodovia federal, que está sendo executada pelo Governo da União.

Está concluído o projeto de implantação e revestimento primário de Santa Helena a Céu Azul e deve entrar em execução a partir do ano que vem.

O SR. ALFREDO GULIN – Sr. Secretário, Matelândia avança com uma ponta e atravessa indo além de Céu Azul. Então o que acontece? Como Matelândia não tem interesse que se escoe a produção de Santa Helena via Céu Azul, não conserva o trecho que fica quase intransitável.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – O problema é o seguinte: não temos um programa do Oeste e do Sudoeste do Paraná. Com toda a sinceridade, não me lembro se este trecho a que V. Exa. está se referindo entrou naquele programa. Se não entrou foi porque o Prefeito não pediu, ou o Prefeito de Matelândia, ou o Prefeito de Céu Azul. A reunião foi feita em conjunto e estamos procurando atuar naquelas regiões em que o Prefeito e os Deputados da região nos solicitaram.

O SR. ALFREDO GULIN – Posso verificar no DER?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Sem dúvida.

Temos ainda o contrato e está com 70 por cento executado, da implantação e revestimento primário de Campo Mourão a Iretama. Temos ainda o trecho Iretama-Pitanga, com contrato com a firma C.R. Almeida. Este trecho tem condições de execução parcial no ano que vem. Estamos fazendo o projeto de Pitanga-Rio Bonito. Está sendo contratado o projeto e está em execução a terraplenagem de Guarapuava a Rio Bonito.

Firmamos um convênio com a COPEL e vamos executar com recursos da mesma o trecho Guarapuava-Pinhão até Foz da Areia, em convênio, inclusive com pavimentação.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — Quando vai ser iniciado o trecho Santa Margarida a Alvorada?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não há previsão ainda, para o início. Era só pavimentação. Inclusive estamos estudando novos tipos de pavimentação para aplicar lá.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — Este ano não sai?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não. Este ano não temos condições de abrir concorrência. O projeto está sendo entregue agora e provavelmente sofrerá uma revisão. Muitas vezes o projeto é concluído, o DER recebe o projeto e chega a números que, devido, ao tráfego da estrada, acha exagerado. Então há necessidade de baratear o custo do projeto. Não quer dizer que a estrada vá ficar pior. No geral a estrada é projetada para determinado número de veículos, para determinados anos e às vezes isto é um pouco exagerado.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — E São Jerônimo?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Já chegou lá. Temos ainda o projeto concluído, e deve entrar em licitação Assai-São Jerônimo, para o ano que vem, obra para o ano que vem. Quando digo obra para o ano que vem, é porque está entrando no orçamento do ano que vem. Algumas obras temos oportunidade de abrir licitação ainda este ano. Outras não. Depende do programa.

Está em execução Mauá, Faxinal, Português e Ivaiporã. O primeiro trecho tre Faxinal deve estar concluído até fevereiro e o segundo, possivelmente em junho. Isto dará condições de que esta região tenha escoamento mais satisfatório.

Estamos executando melhoramento e revestimento primário Lapa-Porto Amazonas. E estamos executando aqui em Curitiba a lateral Sul, do contorno Sul.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Lapa — Porto Amazonas?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Melhoramento e revestimento primário. Estamos ainda aqui próximo a Curitiba-Piraquara, pavimentação. E está sendo concluído o trecho de Rio Branco do Sul às Grutas de Bataitava. Em fase de conclusão o trechinho de Passa Sete, está em projeto o contorno de Matinhos, ligando Caiobá e Matinhos e estamos executando, por administração direta o prolongamento da ligação Praia de Leste a Pontal do Sul.

Esta seria implantação de revestimento primário. Ainda aqui em Curitiba, está previsto, dependendo de liberação de recurso do programa PROGRES, QUE É UM PROGRAMA VINCULADO AO Governo Federal, a Avenida das Torres, do Programa Progress a lateral Sul do contorno Sul que está em execução. A avenida das Torres que já tem convênio com o DNER, está dependendo da conclusão da parovação do Projeto pela Prefeitura de Curitiba e liberação de recursos pelo DNER. E estamos concluindo o projeto das vias expressas de Ponta Grossa e está concluído pela Prefeitura de Londrina o das vias expressas de Londrina, está dependendo da liberação de recursos, também do Progres. Infelizmente este programa do Progres não está muito, vamos dizer assim, ajustado ainda. Esperamos que realmente eles liberem os recursos porque senão isso vai nos trazer algum problema.

UM DEPUTADO — Este contorno Sul é este que vai a Quatro Barras?

O SR. SECRETÁRIO — Não. A ligação de Campo Comprido até o monumento da Estrada de Araucária. São 15 quilômetros. Estamos executando, em fase de conclusão, são as de Irati-São Mateus do Sul e Irati-Inácio Martins. São dois serviços esse de Irati-Inácio Martins está sendo executado por administração direta.

UM DEPUTADO — Esta que falei não está em programa?

O SR. SECRETÁRIO — Um momentinho, Deputado, ainda está conclusão o Projeto de Tibagi a Castro.

UM DEPUTADO — Esta de Quatro Barras, sai lá...

O SR. SECRETÁRIO — Eu por omissão não falei. Essa está no programa do Governo Federal. Aliás, falei sim. O Contorno Sul pegando Quatro Barras, BR-277, São José dos Pinhais, BR-374, não é? 476. É isto aqui.

Aliás, inclusive eu tracei ela aqui. Dá uma olhada e vê se eu esqueci alguma coisa. Bom, ainda tem mais um trecho que está concluído, já também é a ligação de Siqueira Campos, Tomazina, Wenceslau até Tomazina, Arapoti, ali digo, Ibaiti-Figueira, que foi aquela supressão do ramal ferroviário, nós já estamos com a concorrência pronta também de Siqueira Campos, Salto do Itararé, Sertãoópolis, 19 de Maio deve entrar no programa de revestimento de baixo custo por administração direta. Então, fora isso, nós montamos agora, estamos mandando para o ministério de Planejamento a liberação de recursos para fazer alguns experiências de revestimento de baixo custo. Nessas experiências entraria Paranavai-Amaporã, não sei se é Amaporã ou até Planaltina, Paranavai a Amaporã, o revestimento de Toledo a Palotina mais Primeiro de Maio, Sertãoópolis — Primeiro de Maio, e aqui em Ponta Grossa a ligação de Ponta Grossa até o começo da estrada de Irati. Então nós faríamos uma ... Curitiba-Ribeira não consta nada. Administração direta será feita naqueles seis quilômetros que liga, vamos dizer, o Aeroporto até a cidade. Então nós vamos fazer com pavimento de baixo custo, inclusive e até Ponte Tibagi, como experiência. Então, isso já está sendo programado.

Além disso, prevíamos mais aproximadamente mil quilômetros de rodovias estaduais, ou assistidas pelo Estado, que são as rodovias municipais que o Estado tem eventual obrigação de passar motoniveladora, de dar uma melhoria, mais ou menos mil quilômetros, que seria feito revestimento primário ainda a começar neste ano, dentro de um recurso que o Governador obteve do Ministério do Planejamento.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK — E nessa área de Cândido de Abreu, onde está o DER?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Seria mais naquela área de revestimento primário, eles estão fazendo a ligação com Cândido de Abreu, e a nossa intenção é levar até Manoel Ribas, Três Bicos-Manoel Ribas.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK — E de Tibagi a Castro?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Está com projeto executado, mas ainda depende de liberação de recursos para a obra.

Tenho a impressão de que, rapidamente, dei a impressão do que é o Plano Rodoviário Estadual, nessa região e nesses três anos.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Vi que circundou Cascavel-Assis Chateaubriand, mas não tem nenhuma estrada específica.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Existe uma ligação Cascavel-Assis Chateaubriand, que entrou nesse programa nosso de revestimento.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Nesse plano com as Prefeituras. Acho essa importância insuficiente, data vênica.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exatamente, é insuficiente, em termos, Deputado. Porque, na realidade, vamos contar para esse programa, não com 15 milhões porque, depois que se empreitar isso, custaria três vezes mais. Mas, os equipamentos são nossos ou das Prefeituras; o pessoal é nosso ou das Prefeituras, então, praticamente, esse recurso é para compra de combustível, ou melhoria de alguma estrada.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Cascavel-Leônidas Mar-

ques, tem alguma coisa, ou Cascavel-Três Barras, existe alguma coisa?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Existe uma ligação que está programada, a que é a BR-277, até Catanduvas, são 13 quilômetros.

E nesse plano de melhoria está contemplado Cascavel-Capitão Leônidas Marques a Capatema. Só que seria um pouco mais de serviço, porque a estrada é bem ruinzinha.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Foi a Prefeitura de Cascavel que abriu essa estrada.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — O DER está ajudando a Prefeitura, inclusive demos um caminhão, a questão de um mês, para atender esse problema. Essa é uma estrada assistida, não é de conserva do DER. Essa estrada entrou em nosso programa também.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — A que sai de Santa Teresa, Leônidas Marques?

O SR. SECRETÁRIO — Também consta do programa, como consta a Cascavel-Nova Aurora em direção à Assis Chateaubriand. Inclusive, temos aquele desvio a ser construído lá.

A Nova Aurora-Quarto Centenário, está programada para o ano que vem.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Dr. Osiris, para concluir essa parte que...

O SR. OSIRES STENGHEL GUIMARÃES — ... Um momentinho, já vamos passar à fase das perguntas.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Dr. Osiris, só para concluir, esta parte que não ficou bem definida: Assis-Cascavel está dentro deste plano aí que o Senhor falou, de acordo com os municípios?

O SR. OSIRES STENGHEL GUIMARÃES — Este que eu falei, eu tenho certeza, Cascavel/Nova Aurora, agora eu não sei se é a mesma estrada.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Não, não é a mesma.

O SR. OSIRES STENGHEL GUIMARÃES — Eu não tenho aquele programa dos municípios aqui, eu não saberia lhe dizer. Eu posso lhe dizer isto amanhã ou mais tarde, é só ver o programa, lá, porque aquela reunião é de Cascavel.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — É tão importante a estrada, que custa a crer que não existe.

O SR. OSIRES STENGHEL GUIMARÃES — Não existe na programação estadual, porque não consta do plano rodoviário estadual, pode ser que conste dessa programação dos municípios e eu não saberia no momento lhe dizer, mas é fácil ver isto.

O SR. GASTÃO LUIZ — Ali na região de Cascavel são 900 km.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Pois é, são 900 km. O Gastão ou alguém dá um telefonema, já daremos a informação.

O SR. PRESIDENTE — Eu pediria aos Srs. Deputados, que fizessem as perguntas cada um de uma vez, e que deixassem o Sr. Secretário dos Transportes termine sua explanação geral, se não entra em balbúrdia a presença do Sr. Secretário. Então ele, ao terminar a sua explanação geral, dará a oportunidade a que os Srs. Deputados façam suas perguntas, cada um expondo os seus problemas.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Os Srs. Deputados devem ter uma centena de perguntas a fazer, mas eu gostaria de dar uma notícia que inclusive o assunto é até dirigido ao Deputado Deni Schwartz.

Tem havido uma série de Pedidos de Informações da Assembléia Legislativa; estes Pedidos de Informações às vezes tardam a ser respondidos, às vezes não tardam, e eu com toda a sin-

ceridade, eu sinto. Ontem mesmo eu disse lá no DER, conversando com o meu Chefe de Gabinete do DER, que está aqui, o Dr. Geraldo, com o Sr. Victor Egildo Calvo que é o nosso Chefe de Gabinete da Secretaria de Transportes, que, realmente, nós precisamos ter um cuidado um pouco maior com os Pedidos de Informações. Talvez algumas das perguntas que os Senhores estão fazendo agora seriam até desnecessárias se tivessem sido respondidas a tempo, nesses Pedidos de Informações. Aliás, o Sr. Beto (?) que ia me trazer ou já deve estar dando entrada hoje, de uma série de requerimentos inclusive aquele requerimento seu, que era bastante volumoso com uma série de problemas, e que tardou a resposta. Isto não quer dizer que nós não tenhamos a obrigação de pleno menos pedir prazo, e se houver um retardamento, comunicar que não foi possível e etc.

Os Senhores têm toda razão em reclamar, e eu digo mais, eu peço até aos Senhores, que, quando fizerem um Pedido de Informações e estiver meio próximo o término do prazo, se não quiserem telefonar para a Secretaria, peçam a uma secretária ou alguém aqui da Assembléia que telefonem para lá, falem com o Chefe de Gabinete e perguntem: aquele Pedido de Informações?

Porque muitas vezes também ocorre o seguinte: os Pedidos de Informações, às vezes o mesmo Pedido de Informação é feito a três entidades, às vezes vem um Pedido de Informações ao Governador, ao Secretário e ao Diretor do DER. Então o Governador manda para o Secretário, o Secretário para o DER, então não se responde nem o do Governador, nem do Secretário nem do DER. Era preciso que estes Pedidos de Informações fossem sempre dirigidos ao Secretário ou ao Governador, é a forma aí, vamos dizer, constitucional.

O SR. MUGGIATI FILHO — O pedido, constitucionalmente, deve ser dirigido ao Governador, por intermédio de Governador, ao Secretário.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Mas não tem sido.

O SR. PRESIDENTE — Há certos pedidos que podem ser feito diretamente ao Secretário.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Não há problema nenhum, eu acho que é apenas uma questão de a gente disciplinar isto.

O que quero dizer aos Srs. é que ninguém se furta a responder e nem a prestar esclarecimentos, e estes esclarecimentos devem ser prestados, também dentro de um prazo, não por ser constitucional, porque muitos deles, com a demora, perdem até a razão de ser. Se um Deputado quer saber uma coisa, ele quer saber naquele momento. A resposta daqui a três meses, não resolve, pode até haver mudado a conjuntura, como muitas vezes muda. Os pedidos de informação devem ser feitos e peço aos Srs., através das lideranças da ARENA e MDB, que solicitem informações. Tenho procurado mandar Munhoz Neto (?) aqui podem até fazer as perguntas e os pedidos a ele, que a gente procura responder. Mas é um prazer que os Srs. vão à Secretaria, não há problema nenhum, estaremos sempre de mãos dadas para procurar solucionar esses problemas do Estado, esses problemas de estradas do Paraná, problema difícil realmente, que não é fácil. É preciso muito dinheiro, muito trabalho, nossas responsabilidades são muitas, como também a dos Srs. e muitas vezes não se atende no devido tempo, reconheço isso, um pedido de informações, mas vamos procurar solucionar nossos problemas em conjunto, porque nós é que vivemos neste Estado. Não estamos procurando solucionar casos para agradar a, b, ou c. O nosso problema é dar solução para nossos casos, casos do Estado.

Temos um estado carente de Rodovias, e um Estado em que a produção está duplicando quase de ano para ano. A resposta que o Estado do Paraná dá aos apelos do Governo Federal, como a campanha do trigo é notória. E isso tem nos custado muito, porque falta transporte, falta infraestrutura, falta armazenamento, como me lembra aqui o Deputado Paulo Camargo.

Espero que isso seja transitório, que os Secretários que me

sucedem já se preocupem mais com o problema do transporte, porque o problema de obras, talvez, já esteja um pouco mais adiantada e essas obras federais, principalmente ferrovias, realmente sejam implantadas dentro desse programa, que virão, de certa forma, diminuir grandemente todas essas dificuldades que temos, tanto no setor rodoviário como ferroviário. Mas, gostaria então, de me colocar à disposição dos Srs. para as perguntas que acharem convenientes.

Aqueles que desejarem fazer perguntas, podem fazê-las por escrito ou verbalmente, só pediria que me desculpassem porque tenho que sair em breve, mas o Dr. Gastão, que é o Diretor Geral da Secretaria, Dr. Teodoro, que é o chefe do Grupo do Planejamento, Dr. Álvaro que é o Diretor do Porto de Paranaguá e o Dr. Geraldo, que é o chefe de Gabinete do DER, ficarão com os Srs. Deputados.

Passarão o áudio-visual e poderão, então, sanar algumas dúvidas.

O SR. LÚCIO MACHADO — Sr. Secretário, gostaria de fazer duas perguntas: a primeira é sobre a Rodovia PR-223, que foi projetada inicialmente Congoinhas - Curiuva que teve o seu trajeto mudado, o que causou celeuma na população de Curiuva.

O SR. SECRETÁRIO — A Rodovia Congoinhas - Curiuva é hoje a chamada PR-160, e a Rodovia Congoinhas - Ibaiti é a PR-435. São duas rodovias distintas. Foi incluída uma no plano das vicinais. A outra consta do plano rodoviário estadual. Mas não conta previsão para execução. Não há substituição desta por aquela, existem duas rodovias programadas, apenas uma entra em execução, enquanto que a outra ficaria para o futuro.

O SR. LÚCIO MACHADO — No projeto de 48, ela foi proposta mas não está incluída.

O SR. SECRETÁRIO — Não está incluída. Foi projetada em 48, então, tivemos que fazer um projeto novo, porque aquele estava superado. Mas quero lhe dizer que não ficará prejudicada essa ligação, porque hoje nós temos uma ligação satisfatória, entre Ibaiti até Figueira.

O SR. LÚCIO MACHADO — Ocorre que a mudança dessa planificação de 48 para cá apresenta o seguinte: o trecho de estrada que seria de 15 quilômetros, passou a ser 32 km e desviou Curiuva da programação.

O SR. SECRETÁRIO — Sr. Deputado, acho que há um engano. De Congoinhas a Curiuva, pela PR-160, passando por Figueira, são 78 quilômetros, enquanto que a nova é 35 ou 50 e poucos quilômetros.

O SR. LÚCIO MACHADO — A estrada que liga Jacarezinho a Cambará está em fase de asfaltamento, gostaria de saber se há no plano das vicinais a ligação Santo Antonio da Platina e Andirá, passando por Barra do Jacaré?

O SR. SECRETÁRIO — No programa de vicinais, não tem. Existe uma programação que está sendo feita pelo distrito, para, possivelmente, fazermos por administração direta, melhoria do trecho. Lá no distrito de Jacarezinho.

O SR. LÚCIO MACHADO — Data vênha, acho que um erro de planejamento a ligação de Jacarezinho a Cambará porque num trecho de quase a mesma distância tem a ligação de apenas dois municípios, enquanto que se fizesse a estrada por Barra do Jacaré havia menos dispêndio para a Secretaria e com a prestação de serviço para três municípios.

O SR. SECRETÁRIO — Acredito que o Deputado tenha razão, não vou discutir isso. De qualquer forma a rodovia Jacarezinho - Cambará estava lá implantada há varios anos e estava necessitando de uma pavimentação. Seria até temeroso que iniciássemos uma outra obra, mesmo que fosse hoje considerada mais adequada, digamos assim, sem terminar aquela que foi começada há cinco anos atrás. O que o Estado tem em mente é concluir as obras iniciadas anteriormente.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — Existe algum estudo, Sr. Secretário, a respeito da rodovia Sapopema - Curiuva - Ventania? No ano passado ou retrasado, geralmente as promessas de estradas vem em época de eleição, houve uma reunião de Prefeitos em Santa Cecília do Pavão e se falou muito na construção e asfaltamento dessa rodovia.

O SR. SECRETÁRIO — Estamos com o projeto, como já disse, pronto, e em fase de licitação de Assai - São Jerônimo. Curiuva - Ventania, que é a PR-090, devemos contratar este projeto em outubro deste ano.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — Contratar o projeto?

O SR. SECRETÁRIO — Sim.

O SR. OTÁSSIO PEREIRA — Mas existe projeto desde 1948.

O SR. SECRETÁRIO — O problema de projeto, muitas vezes, tem que existir o projeto geométrico, uma locação, uma exploração locada. Então as condições, hoje, para a realização, da concorrência, mesmo por força do Decreto 73113, se não me engano, há necessidade hoje do chamado Projeto Final de Engenharia. Esse Projeto Final além do projeto geométrico, é feito o projeto geotécnico de pavimentação. Além disso, houve uma modificação de características técnicas, de rodovia, desta época para cá.

Então, muitas vezes, a rodovia já é, vamos dizer, considerada obsoleta.

Muitas vezes os projetos antigos servem por ocasião da contratação de projetos como um elemento de... já houve estudos e a maior parte desses projetos então antigos estão mais ou menos dentro de uma área quase de estudos, e não de um projeto propriamente dito.

O trecho Cascavel - Assis Chateaubriand, consta daquele programa de rodovias com o auxílio dos municípios. De modo que eu pediria aos Srs. Deputados para que influíssem para que os Prefeitos ajudem. Que ponham as máquinas lá.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — O Diário Oficial de 10 de dezembro de 74, menciona a PR-486 que vai interligar Assis Chateaubriand, Marilândia, Alto Piquiri e vai tocar com a PR - 323 - Perobal.

Perguntaria a V. Exa. se está previsto neste trecho sobre o Rio Piquiri...

O SR. SECRETÁRIO — O Sr. se refere a 486 - Assis Chateaubriand, Alto Piquiri, Perobal, certo? Esta rodovia está em projeto. Foi contratado o projeto este ano.

Está previsto o projeto completo. Vamos ver se conseguimos o ano que vem iniciar o primeiro trecho da rodovia. O segundo trecho eu diria possivelmente, para mais tarde talvez para o ano que vem poremos em concorrência.

E respondendo ao Deputado Edilson a fiscalização de fixação de tarifas para as balsas é da Superintendência da Marinha Mercante, a concessão é do Ministério da Marinha, que é fiscalizada através da Capitania dos Portos. E vou lhe dizer mais uma coisa. Nós estamos pedindo ao Estado, estamos pedindo a aprovação de novas tarifas para o ferry-boat de Guaratuba. De modo que nós não temos nem no nosso caso, não temos competência para fixar a nossa tarifa.

O SR. EDILSON ALENCAR — Mas eu fui informado de que a competência seria da Secretaria.

O SR. SECRETÁRIO — Então a Marinha desconhece a competência dos Transportes, através da Sunaman.

O SR. DENI SCHWARTZ — Dr. Osires, o seu trabalho de 74 está me poupando um outro trabalho.

Eu peguei as mensagens governamentais desde 58, e cheguei a uma conclusão um tanto triste. Por favor, nisso não há uma conotação de crítica a ninguém, apenas é uma crítica à situação econômica do nosso Estado.

Agora eu vejo aqui, de 70 a 74, se fôssemos fazer uma mé-

dia, tirando o ano de 70, onde foram feitos 477 km de asfalto, a média do Estado seria de 120 km por ano, sendo que no ano passado pela mensagem dava 140 km.

Então a preocupação nossa seria no sentido de termos um programa do Governador para os quatro anos. Mas um programa realista. Acho que estamos suficientemente maduros, politicamente no Estado, para não termos mais como no Orçamento de 74. Mil km de estradas é uma verba insignificante. É preferível dizer vamos fazer 100 km e mais nada.

É muito bom por telefone, por luz, mas vejo que não existe pedágio. Os Srs. não têm auto-suficiência.

Então, penso que isto que o Sr. disse, poderia ser transformado num programa de quatro anos.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exatamente.

Antes de vir para cá, estava na reunião do Secretariado e o preâmbulo da reunião, foram as palavras do Governador que os Srs. verão na televisão e os Senhores receberão a cópia do Plano de Governo. Neste Plano, uma das preocupações do Governo é dotar de um volume significativo a Secretaria dos Transportes para atender à demanda do problema rodoviário.

Em segundo lugar, se concluirmos e passarmos este problema da Central do Paraná para o Governo Federal, ficaremos com uma preocupação e um dispêndio de recursos a menos. Em terceiro lugar, a concentração de recursos em algumas obras que seriam consideradas prioritárias. Por isso quando me referi a determinadas obras já disse "esta será incluída no Orçamento e vai ser aberta concorrência este ano" porque colocaríamos recursos de maior monta.

É evidente que temos um problema sério. É a pulverização a que o deputado se referiu. Como engenheiro e como Prefeito que foi, sabe perfeitamente que a pulverização é realmente indesejável. A pulverização de recursos toma tempo e acaba até comprometendo a imagem da administração.

Mas hoje temos ainda uma pulverização de recursos, em face de várias frentes de serviço que nós temos. E um dos grandes problemas que ainda temos é completar e complementar o que está iniciado, terminar as obras iniciadas, que não são poucas.

Os Senhores viram que fiz um retrospecto de todas estas estradas. A maioria do que está no mapa, está começada e é difícil a gente procurar concentrar mais recursos nesta ou naquela região. Mas de qualquer forma existem estradas que posso dizer hoje são consideradas prioritárias e vou dar um exemplo. Não vou dizer todas as que são prioritárias. Francisco Beltrão-Capanema, é um exemplo. Então para esta serão alocados recursos. E, como eu disse, se houver problema orçamentário, o Governo já determinou que não abrirá concorrência para a estrada inteira, mas para uma parte, mas que esta parte fique concluída dentro de prazo razoável. Não adianta nada termos uma estrada de 200 quilômetros para daqui cinco anos. É preferível ter 50 quilômetros prontos daqui a um ano e meio, porque pelo menos a grande maioria ou parte da população usará, ou usufruirá a estrada em termos mais ou menos razoáveis. Temos, por exemplo, o caso da conclusão da BR-153. Nós não podemos mais deixar de concluir a BR-153. Foi colocada como prioritária entre as duas opções a ligação Nova Esperança-Porto Santo Inácio. O Sr. disse bem. Está se notando que não pode fazer tudo. Então tem que se tomar uma opção. Se tomou esta opção porque economicamente é a melhor, não por razão nenhuma, mas economicamente é a melhor. Então vamos concentrar recursos aqui. Estamos abrindo e vamos concentrar recursos para dar pelo menos uma primeira condição para que o Município de Palotina saia no asfalto através de Toledo, Cascavel, e estas vicinais também terão prioridade, também com revestimento primário numa primeira fase e se propõe, se estuda, a possibilidade depois de melhorar essas estradas. Notem o seguinte, as nossas vicinais esses projetos são projetos até um pouco avançados digamos assim. Podia dizer até um pouco depois caros.

O SR. DEPUTADO — Sou testemunha disso.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exato. Então são estradas que embora de terceira categoria, isso de terceira categoria não é que seja terceira categoria a pior do mundo. Existe uma terceira categoria de estradas vamos dizer, nos padrões dados pelo DNER, Nacional, então é rodovia de classe zero, classe 1, classe 2 e classe 3. Uma estrada de classe três. Uma estrada de classe três, não é nem estrada de terceira categoria. Eu estou até dizendo mal isso. É classe 3, é uma rodovia que praticamente tem as mesmas características da classe um, com a exceção de que ela terá tanto de rampa acima de 6 por cento, a rampa máxima é oito por cento, vamos dizer, em terreno montanhoso, a largura do acostamento enquanto na primeira categoria é de dois metros e meio, enquanto na outra é 1 metro e meio, afinal são coisas desse tipo, mas são rodovias que podem ser pavimentadas futuramente e rodovias em condições técnicas boas, se não forem boas pelo menos seriam razoáveis. Vamos admitir o seguinte, para os Srs. terem uma idéia hoje a estrada de Ponta Grossa a Apucarana por exemplo, que é uma estrada asfaltada etc. não se enquadraria lá em rodovia de primeira classe, ela seria talvez uma rodovia de terceira classe. Para os Srs. terem uma idéia do que é uma rodovia de terceira classe. Eu não estou dizendo que Apucarana-Ponta Grossa seja formidável, eu estou dizendo o que é ela é realmente, serviu e tem servido até hoje.

O SR. DENI SCHWARTZ — O Sr. esteja falando em termos de prioridade, eu tenho uma crítica parece construtiva. Eu francamente não entendi como se possa asfaltar Guaruvá-Guaratuba, como também não posso entender como é que se pode cobrar na ponte da Copel para passagem de caminhão e três cruzeiros para passar, o Sr. disse bem no Ferry-Boat, que é deficitário. Quer dizer, uma estrada caríssima como Guaruvá-Guaratuba para ser usada durante três meses pela elite que pode esperar porque está em férias, inclusive eu que tenho casa em Guaratuba, então estou falando de cadeira, e ter asfaltado já a Estrada Cândido Rondon-Toledo e vejo ali, Sr. Secretário, o Sr. falou de leve e me parece que nós cometemos uma grande injustiça neste Estado, é uma ligação que o Sr. falou por alto, a ligação Campo Mourão-Guarapuava, Campo Mourão-Goioerê. Ponta Grossa, quer dizer, trazendo o centro do Paraná que me parece sempre está num vazio. Esta estrada, não só entendi bem, é uma estrada em que condições?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Este trecho aqui, está em construção. Este trecho não tinha projeto, estamos fazendo e este trecho tem um projeto antigo que precisa, embora existindo um contrato, esse projeto precisa ser reformulado, porque é um projeto, talvez de 1948, por aí e hoje não tem mais condições técnicas de execução. Então nós temos um trecho que dá 70 por cento pronto que é Campo Mourão-Iretama e há possibilidade de ficar concluída, não a pavimentação, mas o revestimento primário e enquanto isso nós vamos refazer.

O SR. DENI SCHWARTZ — Essa é a estrada mais importante do Paraná.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Consta do Plano de Obras do ano que vem, recursos para esse trecho. Agora, talvez não seja prioritário em função de outros que ficarão definidos como prioritários.

O grande problema que surgiu aí foi a opção. Então, toda a vez que se fala naquela estrada, se lança essa dúvida, que, de certa forma, é precedente. O DNER fez um estudo da viabilidade disso, e chegou à conclusão que era mais viável fazer esta estrada e não a outra. Então, essa crítica de se jogar recursos nessa estrada, pode gerar, amanhã, um certo mal estar, mas isso não se justifica.

Agora, a rodovia de Guaratuba, hoje, infelizmente, já não está mais servindo só para nossos banhistas. Ela está tendo um tráfego muito mais pesado, de carvão e combustível, que vão de

Paranaguá à Santa Catarina; ou melhor, de carvão que vem de Santa Catarina para Antonina.

O SR. DENI SCHWARTZ — Mas, a geração de recursos não é para o Paraná.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exato, eu disse infelizmente, porque a estrada não foi projetada para esse fim de tratamento. Ela foi projetada para atender o tráfego leve, em determinadas épocas do ano.

E realmente, nós temos esses problemas. Uma balsa, uma ponte, às vezes, cobra preço muito alto. O Deputado de Assis Chateaubriand, nos mandou uma relação de preços de balsa. E foi ótimo, porque, ontem mesmo, eu estava pedindo para aumentar o preço do "ferry-boat", e essa relação serviu de subsídios.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Pode-se incluir o problema do Rio Iguaçu e Guaíra.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exato, são distâncias relativamente pequenas e que custam bastante caso. Quanto à Guaíra, a travessia é longa. Mas, não se justifica o preço elevado em travessias curtas. Uns, até à noite, cobram mais caro.

Quanto à cobrança do pedágio da Copel, gostaria de não entrar de questões de mérito, em seara alheia.

O SR. IVO THOMAZONI — Gostaria de dar uma informação: o Presidente da Copel disse que baixaria, prazeirosamente, a travessia na ponte sobre o Rio Iguaçu, em 50 por cento.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Exatamente, porque 50 por cento é a participação do DER.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — O Sr. falou do Porto de Antonina, de ligeira passagem, não há um programa de aproveitamento desse Porto?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Eu preferiria deixar esse assunto para o Administrador do Porto de Paranaguá, porque a estória é comprida. E ele vai demorar para responder.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Esses recursos de 15 milhões são encaminhados do PRODOPAR?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não. Esses 15 milhões é do Orçamento do Estado, verba autorizada pelo Governador para ser aplicada em conjunto com as Prefeituras, num Programa de Desenvolvimento Econômico e Social da Administração Geral do Estado. Não tem nada com o PRODOPAR.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — O Sr. falou no Aeroporto de Cascavel muito rapidamente. Não sei se o Sr. sabe, mas as autoridades federais, desconhecem a viabilidade do aeroporto de Cascavel. E esse desconhecimento vem bem a propósito da falta de planejamento para carrear recursos para um determinado setor. Acho que mereceria um reparo, inclusive, do Governo do Estado, pelo desconhecimento desse aeroporto, tendo em vista que Itaipu vai ser construída nas portas de Cascavel.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — O projeto do Aeroporto de Cascavel está sendo feito pelo Estado, por solicitação do Governo Federal. Entrou Cascavel no PRODOPAR, e realmente, há um desconhecimento, pelo menos por parte de alguns elementos, que acham que não há prioridade para essa obra. Esse é um problema que estamos vendo se resolvemos, porque está na nossa programação. Agora, com recursos só do Estado, ou só da Prefeitura, não dá.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Aliás, não sei se é de seu conhecimento, mas a área foi doada pela Prefeitura, para o Ministério da Aeronáutica.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — E ainda outro dia, falei ao Sr. Ministro dos Transportes, que o Aeroporto

de Foz do Iguaçu quase sempre está fechado, porque é próximo à calha do rio. E o Ministro ficou esperando, em Cascavel, uma hora, porque o avião foi à Foz do Iguaçu abastecer, o aeroporto fechou e ele não podia vir.

Então, o problema do aeroporto de Cascavel é realmente da nossa pauta, vamos dizer, nós vamos batalhar para isto. Eu não estou defendendo, eu quero dizer o que o Ministério da Aeronáutica pensa a respeito do assunto.

Então eles dizem que a alternativa do Aeroporto de Foz do Iguaçu é Londrina. Certo? Porque o problema hoje, vamos dizer, das grandes aeronaves mudou um pouco o conceito, também. O conceito que uma aeronave deste tipo, deste jato, 727, 737, ou este jato aí, o 500, ele leva praticamente meia hora para ir de Londrina a Foz do Iguaçu e a autonomia dele é muito grande. Então eles defendem a posição de que não justifica um aeroporto muito próximo a Foz do Iguaçu.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Não há problema, coloquem um aeroporto que seja compatível com o porte da aeronave.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Perfeitamente.

Então, aí cai naquele caso que eu falei. Nós estávamos fazendo projetos exagerados de aeroportos, quando na realidade nós precisamos é de aeródromos.

E mais: no caso do Aeroporto de Cascavel eles estavam exigindo, para aprovação, não sei até se aprovaram, estavam exigindo uma pista de táxis paralela à pista principal, exigiram que fosse feita uma pista para taxiar o avião para chegar ao estacionamento, lá onde o avião pára, uma pista paralela à pista principal, digamos que a pista principal tem 2.000 m, então teria uma pista de 1.000 m do lado.

O SR. JAYME RODRIGUES CARVALHO — Secretário, a respeito do que vamos indagar, embora já tenhamos endereçado um pedido de informações a respeito, é sobre a estrada BR-272, Campo Mourão-Goioerê: a informação de hoje, se o Sr. poderia nos dar?

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Acredito então que o Sr. não estivesse presente, quando falei na 272.

O SR. JAYME RODRIGUES CARVALHO — Desculpe, cheguei atrasado.

O SR. OSIRES GUIMARÃES — A 272, trecho Campo Mourão-Goioerê, o DER fez o projeto, o projeto está em fase de análise, inclusive, havia sido prevista alguma modificação, e nós vamos entregar este projeto ao Governo Federal porque o trecho Campo Mourão/Goioerê entrou no programa do 2º PND e o Ministro dos Transportes, quando houve uma reunião em Brasília fez questão de frisar que aquelas estradas estaduais ou federais que constavam de planos estaduais mas que constavam do 2º PND o Ministério iria fazer e eles não iriam delegar. Então, baseado nisto, muito bem:

Aos Senhores, o Projeto está aqui vamos entregar aos Senhores e o Estado fica satisfeito se a estrada sair dentro dos próximos dois anos, porque ela é prioritária para nós, nós vamos reivindicar a prioridade desta estrada porque esta estrada para nós foi considerada prioritária.

UM SR. DEPUTADO — Secretário, tenho duas perguntas a fazer: O carreamento da estrada Umuarama a Iporã?

O SR. OSIRES S. GUIMARÃES — Perfeitamente.

Hoje ainda eu falei com Maringá.

Aquilo lá está uma novela, parece assim aquela SELVA DE PEDRA, aquela novela complicada que não anda nem desata. Eu telefonei hoje a Maringá, nós estamos procurando fazer uma operação "tapa buraco" que resolve por uns dias, mas não resolve muito. A idéia é de se colocar cascalho, naqueles 30 quilômetros.

UM ASSISTENTE — Eu me referi a Umuarama-Iporã.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Ah! Sim, Umuarama/Iporã, a firma está terminando o serviço, é a CI-PRENE. As notícias que tenho recebido de lá, eu vou lá na semana que vem, porque lá tem um problema, depois eu lhe conto o resto.

UM ASSISTENTE – E Francisco Beltrão/Guaíra.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Temos dois trechos ali, Iporã—Francisco Alves, que está no nosso plano, muito embora tenha entrado no Plano Rodoviário Nacional. Então já mandamos um ofício ao DNER, para nos mandar o dinheiro para cá. Em todo caso, não vamos parar, porque o interesse é o Estado. A Francisco Alves—Guaíra está empreitada com a C.R. Almeida e não vai parar. Ante-ontem estive comigo o Prefeito de Guaíra, pedi até que desse uma nota nos jornais, dizendo que não vai parar o serviço. O Moraes disse que deu a nota. E o Sr. também, transmita, lá que a estrada não parará e como aquela estrada é por delegação, enquanto não temos os recursos do DNER para tocar a pleno vapor, vamos tocando continuamente. Ela poderá atrasar. O prazo do contrato, era agosto do ano que vem, a firma prometeu para julho, mas vai atrasar e será terminada em agosto ou outubro, mas de qualquer maneira não vai parar.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK – Sr. Secretário, quero fazer três perguntas: A primeira delas é com referência à Avenida Souza Naves em Ponta Grossa, por onde passa todo o tráfego do Sudoeste, do Norte, enfim, tudo passa por ali. Sua Secretaria deve receber da Câmara Municipal de Ponta Grossa, mensalmente, reclamações nesse sentido.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Não tenho recebido.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK – Quando eu era Vereador lhe mandava sempre. A segunda pergunta é sobre a responsabilidade do cascalhamento Irati-Teixeira Soares-Guaragi-Ponta Grossa. Deveria pedir ao Dr. Geraldo ou ao próprio diretor Valente. E esse cascalhamento de Reserva a Cândido Abreu, poderia ser atendido Ivaí-Ipiranga e ligação Ponta Grossa?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – A primeira pergunta, esse trecho da rodovia, ou melhor, da Avenida Souza Naves, com aquela outra ligação, com aquele viaduto, inclusive, está incluído no projeto. Temos um convênio com a Prefeitura de Ponta Grossa abriu mão de 700 mil cruzeiros para essa finalidade, do artigo 20, para nós fazermos esse projeto. O projeto deve estar em fase de conclusão e esse trecho foi incluído no programa do ... “via expressa do Governo Federal”.

Até pediria que o Sr. nos ajudasse, a reivindicar junto ao Governo Federal, para que liberasse e fizesse ver ao Governo Federal esse problema da entrada de Ponta Grossa, que realmente é muito sério.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK – Governo Federal representado pelo DNER?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Sim. Uma ocasião em que estive em Ponta Grossa, quando o Luiz Gonzaga era Prefeito e o Paulo Aguiar era Diretor do DER, quase fomos trombados por um caminhão ali naquele trecho. Por pouco não saiu em manchete aquilo que talvez os pontagrossenses desejassem, não por nós, mas como uma manchete nacional.

Mas, de fato, é um trecho horrível. Esta hora, é impossível lá, conheço bem.

O trecho Guaragi—Teixeira Soares, ao que me consta, perguntando inclusive para o Valente do Distrito de Irati, disse-me que estaria, na sua maioria, já com revestimento primário concluído. Fizemos o trecho pior. Mas a idéia é de se completar o revestimento, entre Ponta Grossa e Irati. Com essa ligação do Aeroporto já melhorada, pelo menos 6 quilômetros, minora as dificuldades.

O outro trecho de Cândido Abreu—Ipiranga—Ivaí está em nossa programação também, de revestimento primário. Não saberia dizer exatamente qual seria a época, porque devem terminar Ipiranga-Três Bicos agora e vai fazer em seguida o trecho de Ivaí até a BR-277.

O SR. LUIZ CARLOS ZUK – Estão fazendo porque passei. Estão fazendo Reserva-Cândido de Abreu.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – E nós estamos programando fazer depois a continuação para Manoel Ribas. Quero ver se à semana que vem quando for visitar Pitanga vou por aquela estrada, inclusive para tomar conhecimento. O trecho de Ipiranga a Ponta Grossa não é considerado assim como de primeira prioridade agora, porque tem algum revestimento. Não é o melhor do mundo mas também não é o pior e acredito que se passe em qualquer época. Há um problema de uma baixada na descida e talvez tenha que ser feita uma retificação. Para fazer aquela retificação dependerá, inclusive, de se contratar um boeiro, uma obra de arte maior e que possivelmente não será este ano.

O SR. DÁCIO LEONEL – Santa Margarida a Alvorada do Sul. Se não me engano V. Exa. falou a respeito desta estrada. Esta estrada está prevista para este tipo de estrada de baixo custo?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Não, não sei se ouviu o que eu falei. Recebemos o projeto do pavimento. Mas, o projeto de pavimentação é a pavimentação asfáltica e portanto não é uma pavimentação de baixo custo. Para o Senhor ter uma idéia o orçamento deste trecho de Bela Vista até Alvorada ou melhor de Santa Margarida a Alvorada está orçado em 30 milhões de cruzeiros. Então, já se viu que não dá o dinheiro. Estou pedindo para a Divisão de Estudos e Projetos que reestude o pavimento para baratear o custo e jogar, provavelmente, para um tipo de solo-cal, solo-cimento, de boa qualidade mas de custo mais baixo.

O SR. DÁCIO LEONEL – Aí é que completo a minha pergunta. No caso desse reestudo admitir então este pavimento de custo mais baixo, que poderia ser por administração direta, há viabilidade do início este ano ainda?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Não, não há. Com sinceridade não há. Este ano estamos prevendo por administração direta ali no distrito de Londrina, está um pouco sobrecarregado, fazer aquela ligação de Primeiro de Maio a Seranópolis. Tenho insistido naquilo e inclusive está entrando nessa programação de experiência de baixo custo. Não temos condições, mesmo por administração direta. Mas é possível que, por administração direta, se o outro se comportar bem, que se possa iniciar o ano que vem. E vou dizer porquê. Primeiro por falta de recurso orçamentário, não teríamos como iniciar uma nova obra. Segundo essa revisão de projeto vai retardar mais uns sessenta dias e daí vamos chegar em agosto. Se for para fazer por empreitada, mesmo que tivesse dinheiro, mesmo que tenha dinheiro disponível, levaríamos, pelo menos, 90 dias, para fazer a concorrência.

O SR. DÁCIO LEONEL – Este trecho Santa Margarida-Alvorada, enquanto se aguarda para o próximo ano, há possibilidade de se fazer uma retificação com a participação das duas Prefeituras?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES – Há condições. Se houver participação das Prefeituras, há condição. O problema seria conversarmos com o Chefe do Distrito de Londrina, Mário Stamm, para ver se há possibilidade. No entanto, peço a sua atenção porque creio que o distrito está um pouco sobrecarregado e não sei se ele teria condições de colocar máquinas naquele trecho. O distrito de Londrina é um distrito pesado. Temos um problema sério ali que é o contorno de Cambé e ou-

tro problema sério que não é do distrito de Londrina que é o contorno de Apucarana.

O SR. DÁCIO LEONEL — Inclusive passei ontem e o recape Cambé-Londrina está pronto, faltando apenas um trechinho para ser inaugurado, se não me engano, sábado.

O SR. IVO THOMAZONI — Só uma preocupação. V. Exa. afirmou que o Ministério dos Transportes teria afirmado que não faria mais nenhuma obra como obra delegada para que o Governo Estadual executasse. A minha preocupação é que existe uma estrada que estava inclusive no 1º PND e agora tiraram e para nós é de importância vital, se não me engano é a 158, na via de São Miguel do Oeste, Barracão, Santo Antonio, Pérola do Oeste, Planalto, Capanema, era a estrada mais tradicional da ligação da Fronteira, depois alcançaria Barracão, Marmeleiro, pegando já o asfalto de Francisco Beltrão-Pato Branco. E se o Estado não considerar esta estrada, que parece, graças a Deus, ela é ainda uma das assistidas pelo DER, mas ela não tem condições de dar ao menos vasão em época de chuvas, choveu, parou. Se houvesse assim um entendimento com o Governo Federal ou uma solicitação para que entrasse no segundo plano das vicinais para que houvesse a possibilidade de conclusão daquela rodovia. Porque naquela região, trafega no mínimo 50 ônibus diários, ela está completamente desassistida e a previsão é de que ela nunca será incluída no plano, é verdade?

O SR. OSIRES S. GUIMARÃES — Bem isto eu não acredito. Realmente do segundo PND realmente, ela está excluída. Nós pedimos ao Governo Federal para o DNER nos delegar pelo menos o projeto. Agora, nós nos colocamos na seguinte posição: Fariamos o projeto com um ressarcimento. Porque um projeto numa estrada como esta, não custa nada, deve custar uns três milhões de cruzeiros. Então, esta seria a solução, para que apresse e para que ela entre no 3º PND ou numa reformulação do 2º PND. Realmente, a nós, parece que esta estrada é mais importante que a BR-158. Não sei quais as razões que levaram o Ministério dos Transportes a considerar a 158 talvez estrategicamente a mais importante. O próprio DNER no Plano Diretor Rodoviário do Paraná considerou assim.

Nós, com a ligação de Francisco Beltrão a Capanema, e saindo esta, Marmeleiro-Barracão, nós de certa forma, estaríamos atendendo pelo menos estes eixos principais e fariamos e está constando até do nosso programinha de melhoramentos, melhoramento de Pérola a Realeza por aqui, e Santo Antonio até Ampere. E mesmo que não sejam as estradas, ótimas, mas dá condições de alternativas. Logicamente, existem, pontos intermediários aqui, que ficariam sofrendo de uma falta de uma estrada melhor. Estivemos lá um outro dia, o deputado Thomazoni e eu, e vimos que é realmente difícil fazer um melhoramento naquela estrada. Então tem que ser feito um projeto para uma estrada nova, escolhida até outras alternativas de traçado, não é fácil um melhoramento. O fato é que é uma região dobrada, uma região, com bastante pedras, enfim é uma região de difícil trabalho. Mas, nós inclusive, estamos pedindo ao Chefe do distrito que procure melhorar os pontos fracos.

O SR. IVO THOMAZONI — Então estas opções de Santo Antonio, Ampere, Pérola...

O SR. OSIRES GUIMARÃES — Seria assim como que um sangradouro para diminuir...

O SR. DENI SCHWARTZ — Mas se não me falha a memória, há cinco anos atrás feito um estudo ligando Marmeleiro a Cascavel. O que seria, vamos dizer, uma opção também para esta maravilha do Sul, Cascavel, demandando para Mato Grosso. E nisso parece não ter nada.

E assim sempre ficará faltando uma ligação Norte-Sul.

O SR. OSIRES S. GUIMARÃES — Mas tem a BR-163.

O SR. IVO THOMAZONI — Mas o movimento Rio Grande do

Sul—Santa Catarina que se faz para o Oeste do Paraná e até para o Mato Grosso.

O SR. WALDENÍCIO BARBALHO — E quanto à estrada Paranavaí-Cruzeiro do Oeste?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não teve nenhuma posição de privilégio. O problema de Paranavaí a Cruzeiro do Oeste é que se construída Paranavaí até a Ponte Kennedy, sobre o rio Ivaí, daríamos já uma primeira opção por estas vicinais para uma saída para o Sul. Enquanto a ligação Rondon a Cruzeiro do Oeste seria mais uma opção para saída para Oeste. É uma questão de economia. De mais a mais o trecho aqui não é tão ruim como o trecho de Castro.

Hoje, se o senhor percorrer estradas, vai optar por melhorias no trecho Norte e não no trecho Sul. Isto não quer dizer que a estrada seja excluída do plano. É uma questão de definir objetivos. Logicamente, se tivermos mais recursos, vamos fazer esta. Existe uma outra estrada que liga por Santa Helena, Cidade Gaúcha, que talvez até fosse economicamente mais viável em termos de agora e que não tem nem projeto. Então já fariamos esta ligação, dando uma primeira solução para esta região. Não resolve todos os problemas. Além do mais é uma estrada que estava prevista a pavimentação. Não seria uma estrada só abertura.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Sr. Secretário, quanto a Cascavel e Toledo parece que as firmas não estão recebendo a parte financeira dos contratos. Desde novembro e está havendo uma evasão da parte dos tralhadores ali.

Não teria condições a Secretaria de fazer uma solicitação ao DNER para solucionar o problema? Do contrário vai parar a obra.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não posso responder o que ocorre. Sei que as duas firmas estão com contrato com o DNER e com esta visita do Diretor do DNER, ele havia conseguido mais recursos para aquele trecho. Desconheço este problema do atraso. Acredito que não esteja acontecendo isto. Pelo menos a informação que o DNER nos tem dado é que não acontece isto. É normal que as faturas do DNER demorem três meses para serem pagas. Não sei qual a razão disto. Muitas vezes atrasos de faturamento por parte das firmas.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Pode ser o engenheiro tenha informado mal.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Quem lhe informou isto?

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Não sei o nome do engenheiro.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Posso transferir sua informação. De certa forma nos interessa.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Se for o caso a gente faz pela Assembléia.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Falo em função de nossos trechos. Arrumam mais recursos e as firmas não vão parar. Estranho que nos trechos deles aconteça isto.

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — É a firma ASTO...

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — ASTO E CIPREMA (?).

O SR. FIDELCINO TOLENTINO — Só quis levar ao seu conhecimento.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — E é bom. Temos tido contacto no DNER e está programada uma convocação para o mês que vem para apresentarmos reivindicações, proposições, etc. Então, uma das proposições que acho razoável que o Estado faça é que o DNER cumpra a sua programação e pague os empreiteiros, porque isto está gerando um desconforto, vamos dizer, em nossa economia.

O SR. DOMÍCIO SCARAMELLA — Talvez caiba um pedido de informações pela Assembléia ao Ministro para informar se está em dia com os pagamentos.

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Cheguei um pouco atrasado na convenção e me apreço prioritária a estrada Nova Esperança, Colorado; Santo Inácio. Qual a razão desta prioridade?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Procuramos obter informações dos estudos de viabilidade feitos pelas firmas e, pelo estudo de viabilidade, esta teria viabilidade maior, economicamente, no momento. A viabilidade é um negócio que pode mudar. Também devido ao custo mais barato de implantação. Esta estrada é mais barata hoje a ser construída do que outra.

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Por ser mais curta?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Por ser mais curta, pelo traçado de solo, etc. Não estou bem lembrado dos números.

UM ASSESSOR — A diferença é de quase 20 quilômetros.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Vinte quilômetros devem dar aí uns 50 milhões de cruzeiros, quase 40 milhões.

Agora, esta região ainda existe a possibilidade de nós continuarmos um trecho de Estrada de Astorga. Isto ainda não está programado ainda, tem que concluir o projeto. E nós ficaríamos também com esta outra opção que é a ligação de Santo Inácio, vamos dizer, via Jaguapitã.

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Isso é a outra, não é?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — É. Essa vai ser executada. Essa vai abrir concorrência agora, este mês, dentro do lote das vicinais.

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Para o Projeto?

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não. Para a execução. Era para ser feita, inclusive por administração direta, mas como nós estamos com muita administração direta, eu acho que já, vamos dizer, precisa...

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Quantos quilômetros de Santo Inácio até Jaguapitã, mais ou menos.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não sei. Tem aí, Geraldo, você veja. Eu gostaria de pedir desculpas, mas estou com um programa da reunião do Secretariado que eu tive que sair antes da hora e vou ter que voltar.

O SR. QUIELSE CRISÓSTOMO — Qual é a solução para a ligação de Curitiba a São Paulo pela estrada da Ribeira.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Não tem solução nenhuma no momento, Deputado. Pelo menos do nosso conhecimento. Eu estou dizendo curto e grosso porque a estrada é federal, sabe disso, a conserva é federal, inclusive um dos poucos trechos que o DNER mantém conserva em estrada de terras no Paraná e não há programação nenhuma para asfaltamento, e eu desconheço que haja programação de projeto. Não sei se o Theodoro que está com a programação de projeto tem Curitiba-Ribeira?

Não tem.

O SR. DOMÍCIO SCARAMELLA — Só um minutinho, para uma sugestão.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Fala Deputado.

O SR. DOMÍCIO SCARAMELLA — A finalidade de me dirigir a V. Exa. é obter informações no sentido de que seja tomada as providências cabíveis para que sejam os chefes dos distritos há mais de três anos, substituídos por outros colegas, a fim de serem evitados problemas decorrentes das suas atividades. Sabemos que a parada é dura, sabemos que até padre tem que mudar,

porque sepão arranjam umas amizades. Eu vou deixar essa sugestão, aqui, com o Sr. Secretário, com os meus respeitos.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — A sugestão será considerada.

Nós estamos, inclusive, procurando fazer esse rodízio nos chefes de distritos. O Sr. sabe disso. Não é fácil, por uma porção de razões, inclusive de conseguir, até mesmo, vamos dizer, substituto. Rodízio às vezes não resolve. Inclusive o DER sofre até de falta de engenheiros auxiliares no interior. E o engenheiro auxiliar é o primeiro substituto.

O SR. DOMÍCIO SCARAMELLA — Sr. Secretário, nós somos do interior, não queremos aqui pichar ninguém. Mas precisa haver um remanejamento. Inclusive é feito remanejamento, é uma coisa sagrada e tem que mudar.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Eu vou pedir desculpas aos Srs., eles vão passar o áudio-visual aí, eu agradeço a gentileza da... e a paciência de todos os Srs. Estamos à disposição, o deputado Deni vai receber uma série de informações, aliás eu lamento que não tivesse recebido o tal do relatório do DER antes, porque muitas das perguntas estão aí inseridas. Houve talvez falha da nossa divulgação porque eu acredito que os Deputados da Arena receberam relatório, não receberam?

O SR. DENI SCHWARTZ — Da Arena. Do MDB não.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Pois é, mas foi mandado indistintamente e a proveito a oportunidade.

O SR. DENI SCHWARTZ — Pois é, indistintamente, só que foi para a ARENA.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — O que já é alguma coisa, porque antigamente nem da Arena recebiam.

O SR. DENI SCHWARTZ — Devia se preocupar menos com a Arena (Riso).

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Nós temos que nos preocupar com o povo do Paraná.

O SR. IVO THOMAZONI — O Presidente da Assembléia, pediu-me, antes de sair deste auditório, que significasse em nome dele e da Casa, os agradecimentos pela presença de V. Exa. que tão democraticamente debateu os assuntos referentes ao problema viário de nosso Estado.

Mas, o agradecimento que é do Presidente, devem traduzir o pensamento de todos os Srs. Deputados, e fique certo, Sr. Secretário, que a Casa será sempre sua, sempre que desejar visitar. E, ao fazê-lo, fique certo de que V. Exa. tem, nesta Casa, não só amigos, mas admiradores.

Muito obrigado.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Quero, mais uma vez, me despedir, que através dos Líderes de bancada, tanto da Arena, como do MDB, Presidente de Comissões, e demais Deputados, estamos sempre às ordens, não só para esse tipo de explanação, mas também para um debate franco.

Acho que falei muito abertamente. Os Deputados que aqui estão nossos amigos, independentemente da posição partidária que ocupam.

De modo que não há nenhuma diminuição em vir aqui expor aquilo que, realmente, estamos procurando fazer. E, logicamente, os Srs. hão de compreender de que nem tudo é feito a contento, e na hora precisa, mas esses são os dissabores, não só do administrador, como também da administração de modo geral.

Vamos procurar, cada vez mais, trabalhar. A ênfase que o Governador Jayme Canet Junior está dando ao setor de Transportes é bastante acentuada, e os Srs. verão a preocupação do Sr. Governador em obter recursos extra-orçamentários para as rodovias tem sido contínuo. Precisamos, realmente, da colaboração, do apoio, para conseguirmos mais recursos para um Plano Viário desse tipo. É um Plano que, a grosso modo, vai a 4 mi-

lhões de cruzeiros. O orçamento do Estado do Paraná não comporta tanto dinheiro num setor só. Há outros setores igualmente prioritários. Há outros setores mais carentes de recursos.

Mas, infelizmente, ou felizmente, estamos, hoje, à frente dessa Secretaria, vamos levar nosso trabalho adiante, e esperamos a compreensão dos Srs.

A crítica dos Srs. e a crítica que faremos, às vezes, aos Deputados também, acho que é válida, quando é tratada da forma como estamos tratando. Nada de resquícios pessoais, nada de inimizades pessoais, e afinal eu acho que se há uma crítica seja ela de parte dos Deputados da ARENA, seja ela de parte dos Deputados da Oposição, ela serve para nos abrir os olhos para muitas coisas, que às vezes nós não vemos. Isto, quem trabalha na vida pública ou mesmo na vida privada, sente isto. Muitas vezes a gente não vê determinados defeitos, ou não atina para determinadas situações.

De maneira, que nós mais uma vez agradecemos e ficarão aí ainda os nossos Diretores, que estão à disposição dos Senhores por mais algum tempo.

Eu peço escusas desta saída assim rápida, digamos, mas eu tenho outro compromisso.

Muito obrigado. (Palmas).

— (Inicia-se a projeção de "slides"). — (Sem revisão do orador).

DECRETO LEGISLATIVO Nº 377/75

A COMISSÃO EXECUTIVA DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO PARANÁ, no uso de suas atribuições e tendo em vista o que consta do processo protocolado sob o nº 3821/75, de 23 de abril de 1975, deste Poder,

RESOLVE:

I — retificar o item II, do Decreto legislativo nº 468/68, de 16 de setembro de 1968, que mandou contar em favor de FAUSTO LUIZ ABRY, ocupante do cargo de Secretário de Comissão do Quadro de Pessoal da Secretaria desta Assembléia, o tempo de dez (10) meses e cinco (05) dias, em que prestou serviço militar, para declarar que aquele tempo está compreendido entre 1º de fevereiro de 1946 a 06 de dezembro de 1946, e não como consta naquele ato; e,

II — conceder o acréscimo de mais cinco por cento sobre seus vencimentos, de acordo com o Art. 170, da Lei nº 6174, de 16 de novembro de 1970, a partir de 26 de janeiro de 1975, data em que completou vinte e cinco (25) anos de serviço público, computados para todos os efeitos legais, perfazendo um total de vinte e cinco por cento.

Palácio "Dezenove de Dezembro", em 11 de junho de 1975

a) PAULO AFFONSO ALVES DE CAMARGO — Presidente

a) AGUINALDO PEREIRA LIMA — 1º Secretário

a) MAURÍCIO ROSLINDO FRUET — 2º Secretário