

Ata da 16ª Sessão Ordinária, em 14 de Abril de 1951

Presidência do sr. Júlio Xavier, secretariada pelos srs. Chafic Cury e Dagoberto Pusch.

As 10 horas, é registada a presença dos seguintes srs. deputados: Júlio Xavier, Rivadavia Vargas, Atílio Barbosa, Chafic Cury, Dagoberto Pusch, Dario Marchesini, Amadeu Puppi, Divonsir Côrtes, Alcides Caetano, Antonio Annibelli, Antonio Baby, Francisco Soares, Jorge de Lima, José Hoffmann, Rezende Filho, Silveira da Rocha, Vieira de Alencar, Laertes Munhoz, Edwino Tempski, Fleury da Rocha, Francisco da Costa, Vargas de Oliveira, Joaquim de Lacerda, Portugal Tavares, João Viana, Nilson Ribas, Vespertino Pimpão, Constâncio Souza, Accioly Filho, Cardoso da Silveira, João Ribeiro Júnior e Mário Faraco (32); achando-se ausentes, com causa justificada, os seguintes: Américo Teti, Anísio Luz, Cândido de Oliveira Neto, Emílio Carazzai, Ernani Benghi, Ernesto Moro, Guataçara Borba, Hélio Setti, Iracy Vianna, João Chede, Lustosa de Oliveira, Dias da Rosa e Waldemiro Pedroso (13).

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

SESSÃO

passando o sr. 2º Secretário à leitura da ata da sessão anterior, que é aprovada sem observações.

O SR. 1º SECRETÁRIO lê o seguinte

EXPEDIENTE:

Memorial:

— De advogados e serventuários da Justiça da Comarca de Arapongas, solicitando elevação para a 2ª entrância, da referida Comarca. — A Comissão de Constituição e Justiça.

O SR. PRESIDENTE — Está finda a leitura do Expediente.

Está inscrito para falar na hora do Expediente, o sr. José Hoffmann, a quem concedo a palavra.

O SR. JOSÉ HOFFMANN — Sr. Presidente.

Inscrevi-me para falar, afim de encaminhar à Mesa quatro proposições de minha autoria. A primeira é um projeto de lei, que objetiva regulamentar o Artigo 94, item 5º, do Estatuto Político do Estado, que prevê isenção de impostos para as cooperativas em geral. Foi, na Legislatura passada, aprovado um projeto de lei nesse sentido, mas foi ele vetado pelo então Chefe do Poder Executivo, sr. Moisés Lupion. Este, posteriormente, aprovou um parecer do Departamento de Receita, em que se preconizava como medida aconselhável, a aceitação do alvitre do sr. Secretário de Agricultura, Indústria e Comércio, para serem sus-tadas as medidas fiscais, com relação às cooperativas, até que a Lei esclareça devidamente a extensão da isenção constitucional. Daí em diante, o que se fez foi sustar a medida fiscal contra as cooperativas, mas não há isenção de imposto, que deve, assim, ser regulamentada. O objetivo do meu projeto de lei é, pois, este.

A segunda proposição visa autorizar o Poder Executivo a construir, em Colônia Dona Luiza, em Ponta Grossa, uma casa escolar em terreno já doado ao Estado, pelo Município de Ponta Grossa.

A terceira é o seguinte requerimento (1º):

REQUERIMENTO

Requeiro que a Mesa oficie ao Poder Executivo para que este se dig-ne informar:

1º) — qual a quantidade, em alqueires, de terras devolutas pertencentes ao patrimônio do Estado e que não estejam em litígio?

2º) — onde estão situadas essas terras?

3º) — tem o Estado procurado dar cumprimento aos dispositivos do parágrafo 2º, do artigo 84, da Constituição Estadual?

4º) — em caso positivo, quais as pessoas, ou pequenos agricultores que desde a promulgação do estatuto político do Estado, houveram, gratuitamente tratos de terras devolutas até 25 hectares?

Sala das Sessões, aos 14 de abril de 1951.

(a) **José Hoffmann.**

A quarta proposição é no sentido de pedir audiência, da ilustre Comissão de Constituição e Justiça, a respeito do Decreto-lei n. 2.416, de 17 de julho de 1940, que aprovou a publicação das normas financeiras, com respeito ao Estado e aos Municípios, no sentido de saber se está em vigor ou não esse Estatuto legal.

Dito isto, sr. Presidente, encaminho à Mesa estas proposições.

Foram as seguintes proposições encaminhadas à Mesa pelo deputado sr. José Hoffmann:

PROJETO DE LEI N.

Art. 1º — Ficam isentas de todos os impostos, na forma estabelecida por esta lei, as cooperativas em geral, que sejam legalmente constituídas e registradas no Departamento de Assistência ao Cooperativismo, da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio.

Art. 2º — As importâncias correspondentes ao montante dos impostos isentados reverterão em benefício das respectivas cooperativas, que as deverão empregar, mediante planos submetidos à prévia aprovação do Departamento de Assistência ao Cooperativismo, em empreendimentos ou realizações destinadas a melhorar os seus próprios serviços.

Art. 3º — No caso de dissolução da cooperativa, as importâncias atinentes à isenção de impostos e ainda não aplicadas, reverterão para o Departamento de Assistência ao Cooperativismo.

Art. 4º — Dentro de 60 (sessenta) dias, o Poder Executivo baixará um regulamento destinado a fiel

aplicação da presente lei.

Art. 5º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Justificação

Destina-se a presente lei a regular os dispositivos do art. 94, item V, da Constituição Estadual.

A Assembléia Legislativa votou um projeto de lei n. 76-48, que objetiva regulamentar aquele preceito constitucional. Tal projeto, entanto, foi vetado pelo então Governador, sr. Moysés Lupion. Este, posteriormente, aprovou um parecer do sr. Chefe de Divisão de Legislação Fiscal, do Departamento da Receita, o qual preconizava fôsem sustadas as medidas fiscais em relação às Cooperativas. Mas, a simples sustação dessas medidas fiscais não representa a solução adequada e conforme com as prescrições de nossa Carta Magna.

Daí a necessidade de ser aprovada uma lei regulando a isenção de impostos, prevista pelo artigo 940, item V, da Constituição Estadual.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 1951.

(aa) José Hoffmann, Gastão Vieira de Alencar, Francisco Soares, Silveira da Rocha, Antonio Baby.

PROJETO DE LEI N.

Autoriza o poder executivo a construir uma casa escolar em Colônia Dona Luiza, Ponta Grossa.

Art. 1º — Fica o poder executivo autorizado a construir uma casa escolar na Colônia Dona Luiza, no Município de Ponta Grossa, em terreno já doado ao Estado para esse fim.

Art. 2º — Para prover as despesas para construção dessa casa escolar, fica aberto o crédito de Cr\$... 200.000,00, por conta da verba própria do orçamento vigente.

Art. 3º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, aos 14 de abril de 1951.

(aa) José Hoffmann, Antonio Baby, Silveira da Rocha, Vieira de Alencar e Divisoria Côrtes

INDICAÇÃO

Indico, em consonância com os dispositivos do art. 118 do Regimento Interno, que a ilustre Comissão de Constituição e Justiça se manifeste sobre o seguinte:

1º) — é considerado em vigor o decreto-lei n. 2.416, de 17 de julho de 1940, que aprovou a codificação das normas financeiras para os Estados e Municípios?

2º) — em caso negativo, deverão os poderes Executivo e Legislativo do Estado nortear-se, apenas, pelos dispositivos dos artigos 32, 33, 34 e 35 da Constituição Estadual para a elaboração e aplicação dos orçamentos?

Sala das Sessões, aos 14 de abril de 1951.

(a) **José Hoffmann**

O SR. PRESIDENTE — Continua a hora do Expediente.

O SR. EDWINO TEMPSKI — Peço a palavra, sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. EDWINO TEMPSKI — (Lendo):

«Sr. Presidente, nobres colegas.

Por gentileza da firma Byington & Cia. tive o prazer de constatar *in-loco* o quanto e o que foi feito de objetivo na construção da ferrovia «Central do Paraná».

De há muito o meu interesse manteria vigilante a minha preocupação em torno de tão palpitante questão, aguçada pelo espírito paranista, pela cultura, pela reconhecida e abalizada experiência administrativa do eminente senador dr. Othon Mader.

Na verdade, há dois anos, aproximadamente, o ilustre parlamentar, que hoje ornamenta e dignifica o Senado Nacional, quando ainda na Presidência da Seção Paranaense da U. D. N., em memorável reunião de sua Comissão Executiva, e na presença de numeroso auditório, na sede do Partido, proferiu, aliás, repetiu a sua extraordinária conferência realizada no Instituto de Engenharia, abordando a construção da ferrovia «Central do Paraná», sob o ponto de vista técnico, econômico e administrativo, em confronto com a

nossa realidade.

Em minha memória ficaram gravadas indeléveis recordações, exaltando, mais ainda, a minha admiração e estima pelo eminente Senador paranaense. Através suas palavras, isentas de preocupações subalternas, orientadas, apenas, para uma grande e nobre empreitada, pôde avaliar o interesse, o carinho, o zelo que merecem em S. Excia. os problemas, as necessidades, o progresso do povo e da terra paranaense.

Hoje, caros colegas, trago-lhes a mesma conferência, apelando para todos, e em particular para a Comissão de Inquérito, especialmente nomeada para o estudo do problema, para que meditem com carinho e devoção sobre a mesma, à qual, pretenciosamente, procuro acrescentar algumas observações minhas, apoiadas nas informações colhidas e naquilo que nos foi dado ver e assistir.

Creio que nesse trabalho Vv. Excias. encontrarão fontes eficientes para deliberar com acerto e coragem, e, posteriormente, com o coração voltado para os interesses sagrados do nosso povo e da nossa terra, aconselhar com acerto ao nosso eminente governador do Estado, dr. Bento Munhoz da Rocha Neto».

Passo a ler a brilhante conferência proferida pelo nobre senador pela U. D. N., dr. Othon Mader.

(Lendo):

«Meus prezados Colegas:

Inicialmente quero me congratular com os meus nobres e ilustres colegas, pela realização desta reunião conjunta do Instituto de Engenharia do Paraná e do Sindicato dos Engenheiros do Paraná».

O sr. Laertes Munhoz — V. Excia. permite um aparte? (Assentimento do orador). — V. Excia. está lendo uma conferência, que foi objeto de exame na convenção do Instituto de Engenharia do Paraná, aliás, é uma peça brilhante e eu queria esclarecer a V. Excia. que esse relatório já consta dos Anais da Assembléia Legislativa, o qual, na legislatura passada, tive oportunidade de trazer ao estudo da Casa. De forma que o colega poderia até se poupar do esforço dessa longa leitura.

O SR. EDWINO TEMPSKI —

Agradeço a gentileza de V. Excia., e quero ressaltar que é fastidiosa a leitura de uma conferência deste tamanho. Sr. Presidente, diante da informação do nobre colega, solicito que esta conferência do eminente Senador Othon Maeder, seja novamente publicada no «Diário da Assembléia», para que assim todos os colegas possam, devidamente, apreciá-la e assim sugerir aos membros componentes da Comissão de Inquérito que estudam a ferrovia «Central do Paraná», a fim de que dêem o seu parecer, a sua opinião para uma solução harmônica entre as possibilidades e o interesse do nosso Estado.

Quero, apenas, sr. Presidente, nobres colegas, como já disse, desprezenciosamente, acrescentar uma pequena observação minha sobre a Empresa Concessionária desse serviço.

Quando a mesma obteve, após concorrência pública, esta concessão, era somente conhecida como uma Empresa especializada em serviços de Energia Elétrica. Nesse setor, até a época em que o senador Othon Maeder realizou a sua conferência, a Firma Byington & Cia., como já disse, era entre nós conhecida como firma única e exclusivamente especializada em Energia Elétrica; no setor ferroviário eram inteiramente desconhecidas suas atividades.

(Lendo):

«Tendo sido considerada a vencedora da concorrência pública, a firma concessionária não teve dúvida em confiar a execução dessa grandiosa tarefa a uma equipe de engenheiros, realmente expressiva e capaz, a cuja frente, como técnico supervisor e orientador de todos os setores, foi colocado o ilustre patricio dr. Humberto Fonseca, uma das glórias vivas da engenharia brasileira, cujos arrojados empreendimentos no setor ferroviário o têm projetado no campo internacional, em verdadeiros hinos à capacidade, à cultura e à técnica dos brasileiros.

Na sombra dessa real glória nacional, os jovens engenheiros que com ele colaboram têm uma verdadeira escola de engenharia ferroviária, jovens esses que representarão o Brasil com idêntico talento e idoneidade técnica, em seus futuros empreendimentos dessa natureza.

Os que visitaram as obras em exe-

cução apreciaram, sem dúvida, a exemplar organização, a eficiente distribuição das tarefas, a disciplina, o respeito, o entusiasmo reinante em um ambiente verdadeiramente humano e democrático, a seleção do operariado, o zelo pelo maquinário, a organização burocrática e, enfim, uma porção de pormenores que, quer isoladamente, quer em seu conjunto, atestam de maneira eloquente a idoneidade técnica do conjunto funcional que sob a firma Byington & Cia. se propôs à execução da gigantesca obra que é a Estrada de Ferro «Central do Paraná».

Mas, apreciando o problema sob o ponto de vista econômico, observemos alguns elementos. Na estimativa dos cálculos, tomou-se por base o preço de Cr\$ 350.000,00 por quilômetros de terraplenagem e obras de arte correlatas. Na verdade o preço pelo qual estão sendo executadas tais obras atingem a Cr\$ 600.000,00 por quilômetro, o que eleva quase ao dobro as previsões, e no todo tais trabalhos atingirão a importância de Cr\$ 192.000.000,00 para mais.

O cômputo do preço dos trilhos, dormentes e demais materiais acessórios atingirá a Cr\$ 150.000.000,00.

Só esses serviços atingirão a Cr\$ 350.000.000,00 em conjunto, sem o material dos desvios, sem os depósitos, sem os parques de manobras, sem os vagões, sem as locomotivas, e principalmente sem as fontes colaterais de abastecimento para as linhas férreas, pois em grande extensão do atual traçado, não há agrupamentos humanos, indústrias, lavouras, etc. São os extensos campos gerais, vazios, deshabitados e magros. Só no extremo norte encontramos as terras ubérrimas do Estado. Quanto tempo decorrerá até que nas margens da estrada surjam fontes de abastecimento para a linha férrea? Até que isso aconteça, temos que inverter capitais, para equilibrar as finanças de uma empresa que durante bastante tempo, será infalivelmente deficitária.

Ante tal realidade, é preciso que nos precavemos contra depressões eventuais, ante as possibilidades de amargas e perniciosas surpresas.

Quero, finalmente, como modesta contribuição minha à Comissão que

estuda o problema, sugerir aos meus colegas que, no decorrer dos debates, não esqueçam dos dois seguintes objetivos:

1º) — Alertar ao Governador do Estado ante a próxima entrega de serviços executados pela empresa concessionária, pois ao que me consta não dispomos, no momento, do material humano devidamente preparado e equipado para a conservação e manutenção dos serviços;

2º) — Envidar os máximos esforços no sentido de obtermos o apoio do Governo Federal para a construção da mencionada ferrovia, pois as provisões do plano Salte, para tal fim, atingem a Cr\$ 10.000.000,00 anualmente, o que na verdade pouco representa ante os tremendos prejuízos que o nosso Estado teve pela concessão de terras à Cia. de Terras Norte-Paraná, avaliados em mais de Cr\$ 1.000.000.000,00 ao preço atual e, também, pela encampação da ferrovia São Paulo-Paraná, pelo Governo Federal.»

Finalmente, sr. Presidente, deixo aqui, também, consignados meus agradecimentos a todas as gentilezas com que fui cumulado pelos membros diretores e funcionários da Byington & Cia., durante a inspeção que nos foi permitido realizar nos serviços ora em execução.

Era só, sr. Presidente.

(A conferência proferida pelo senador Othon Maeder figura no fim desta Ata).

O SR. PRESIDENTE — Continúa a hora do Expediente.

O SR. DIVONSIR CORTES — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. DIVONSIR CORTES — Sr. Presidente, nobres Deputados. E' com verdadeira atenção que sempre ouço os discursos proferidos pelo nosso colega sr. deputado Edwino Tempski. Mas, quero opôr certos reparos a parte final de seu brilhante discurso. Tenho a impressão de que a Assembléa Legislativa do Estado não delegou poderes à Comissão de Deputados, para uma «inspeção nos trabalhos da C'a. Byington». Tenho, por outro lado, a impressão de

que o que houve foi um convite pessoal a determinados deputados, que aqui representam o povo.

O sr. José Hoffmann — V. Excia. permite um aparte? (Assentimento do orador).

Sou, como se sabe, autor do requerimento pedindo a criação da Comissão Especial para a sindicância em torno desse caso, um tanto obscuro, da construção da «Estrada de Ferro Central do Paraná».

Devo dizer que fui procurado, em primeiro lugar, pelos diretores da firma Byington...

O SR. DIVONSIR COTES — Eu também fui convidado.

O sr. José Hoffmann — ...que insistiram para que fôsse eu, em pessoa, assistir ao andamento dos trabalhos e, posteriormente, participar de um ágape que me ofereciam. Declinei desse convite, fazendo sentir ao convidante que eu estava, moralmente, impedido de aceitá-lo. Condicionei, entretanto, minha ida, à aquiescência de meus demais colegas, sobretudo aos que integram a Comissão Especial.

O SR. DIVONSIR CORTES — Então V. Excia. me vai esclarecer: o dr. Tempski, nosso colega ilustre, faz parte da Comissão de Inquérito?

O sr. José Hoffmann — Não integro a Comissão, de modo...

O sr. Laertes Munhoz — V. Excia. permite um aparte? (Assentimento do orador). O sr. deputado Edwino Tempski não faz parte da Comissão de Inquérito. Faço eu parte dela, como representante do meu partido. Mas, como não pude ir a Ponta Grossa, pedi ao sr. deputado Edwino Tempski que me representasse.

O SR. DIVONSIR CORTES — Então, continuo com meu ponto de vista.

O sr. José Hoffmann — V. Excia. vai permitir que eu conclua meu pensamento.

E' de causar espécie esse empenho da Byington em catequizar os srs. Deputados. Devo dizer que, na qualidade de autor do requerimento,

confio na integridade da comissão de inquérito. Meu único interesse é que se faça luz no caso.

O sr. Laertes Munhoz — Aliás, devemos esclarecer que a Comissão, composta desses srs. deputados, não tinha caráter oficial, porque, em caso contrário, a firma Byington poderia querer explorar...

O SR. DIVONSIR CORTES — Agradeço os dois apartes, tanto o do professor Laertes Munhoz, como o de nosso colega de bancada, sr. José Hoffmann.

O sr. Vieira de Alencar — Mas nunca se pôs em dúvida, nem se poderia pôr, que essa comissão não tivesse caráter oficial. Creio que é despropositada a opinião a respeito, porquanto atendeu ela, apenas, a um caráter de visita.

De nosso lado, falamos em nome de alguns deputados que foram a Ponta Grossa e, talvez, em nome da Assembléia, quando fui convidado para expender nossa opinião. Também, quero ressaltar que o fato de lá ter ido não importa, absolutamente, em qualquer suspeita, por menor que seja, sobre a integridade de quem quer que seja. Não gostamos de nos sangrar em saúde. Sabemos cumprir com nosso dever e fazer justiça.

O SR. DIVONSIR CORTES — Era esta a ressalva que eu queria fazer ao final do brilhante discurso do sr. deputado Edwino Tempski. S. Excia. fez uma visita em caráter pessoal à Cia. Byington, e não uma inspeção. Esse termo não é próprio.

E' essa a ressalva que peço vênha para fazer publicamente, porque não podemos ligar nosso depoimento a uma visita em caráter pessoal, e da qual eu, também, poderia ter feito parte. Entretanto, recusei ao convite, aliás amável, feito por um dos diretores da Cia. Byington, para ficar resguardado e amanhã poder dar uma opinião mais independente...

O sr. Vieira de Alencar — De minha parte, aceitando o convite, estou completamente à vontade para dar minha opinião.

O SR. DIVONSIR CORTES

...sabendo, porém, que meus colegas, que lá estiveram, darão sua opinião com independência e altivez. Era esta a ressalva que eu queria fazer ao brilhante discurso do sr. deputado Edwino Tempski. S. Excia. fez uma visita em caráter pessoal à Cia. Byington, e tem sua opinião pessoal. Não foi uma inspeção. O termo «inspeção» é um tanto inadequado.

O sr. Edwino Tempski — V. Excia. permite um aparte? (**Assentimento do orador**). Realmente, foi uma visita que fizemos às obras que lá se realizam. Se emprego o termo inspeção, é no sentido de olhar, ver, enxergar. Não procuro dar à visita qualquer caráter oficial.

O sr. Vieira de Alencar — E' no sentido de inquirir, esclarecer.

O SR. DIVONSIR CORTES — Só acho estranho, srs. deputados do Paraná, que a Cia. Byington se tenha lembrado de fazer o convite que fez aos nossos prezados companheiros, logo em seguida à proposição de um inquérito parlamentar. Não sou contrário ou favorável à empresa Byington. Quero que o Paraná progrida com a construção Byington, mas que essa se baseie num contrato normal com o Estado, onde não haja somente onus para o Paraná. O que queremos é que o Estado progrida, com ou sem a Byington.

O sr. Laertes Munhoz — Seria melhor sem a Byington.

O sr. José Hoffmann — V. Excia. permite outro aparte? (**Assentimento do orador**). A firma Byington se está mostrando pressurosa em distribuir gentilezas às mancheias e quer, com isso, com certeza, amizades. O estado de espírito dos deputados que vão apreciar essa obra da Estrada de Ferro Central...

O SR. DIVONSIR CORTES — V. Excia. quer dizer que há um suborno psicológico?

O sr. José Hoffmann — Confio, entretanto, na integridade de meus nobres pares. Devo ressaltar aqui a

ram, dispensada pelos srs. diretores, nessa visita à obra. Nessa ocasião, meu nobre colega de bancada, sr. deputado Vieira de Alencar, num discurso de agradecimento, durante o ato ressaltou perfeitamente, acentuou a atuação da Assembléia Legislativa, dizendo que ela em última análise saberia fazer justiça.

Muito bem, é isso que nós queremos. Meu objetivo era fazer uma ressalva sobre esse discurso, porque não foi feita uma inspeção, foi feita uma visita, e o que o Deputado Tempiski transmitiu foi a impressão que colheu não de uma inspeção, porque esse termo «inspeção» abrange uma coisa mais profunda que um parlamentar não pode usar sem uma reflexão mais apurada.

O sr. Joaquim de Lacerda — V. Excia. permite um aparte? (Assentimento do orador). Fui também a Ponta Grossa, não inspecionar coisa nenhuma. Apenas visitar, por curiosidade...

O SR. DIVONSIR CORTES — Visitar apenas. Aliás, também fui convidado pelo Diretor da Cia. Byington.

O sr. Joaquim Lacerda — (cont.) ...Como representante do povo não sabia e não conhecia quase nada do que se passava naquela zona e é natural que eu sentisse a necessidade de conhecer todos esses assuntos, e nesse intuito é que fui a Ponta Grossa. Naturalmente, outros elementos jurídicos terão que vir ao nosso conhecimento e iremos julgar, não a favor de Byington, mas a favor do povo do Paraná.

O SR. DIVONSIR CORTES — Compreendo a intenção com que os ilustres colegas foram à Byington. E sei, também, e não tenho em dúvida a integridade dos meus companheiros, que irão julgar o caso com isenção de ânimo, pelas provas que forem apresentadas pela Comissão de Inquérito, porque, mesmo que se quisesse julgar a Byington, seus contratos e suas construções, não se poderia fazê-lo por uma simples visita de cordialidade de alguns Deputados.

O sr. Vieira de Alencar — Nós

dissemos que a parte contratual é ao Judiciário que cabe decidir.

O SR. DIVONSIR CORTES — Lembro-me até do discurso de V. Excia. em que dissera que a parte jurídica estava perfeita e a parte técnica também.

O sr. Vieira de Alencar — Não, eu disse que as partes contratuais estavam dependendo do pronunciamento do Poder Judiciário a respeito. Que tínhamos que aguardá-la. Apenas disse que minha impressão, quanto ao andamento das obras e do ritmo dos trabalhos, foi boa e agradável. Nada mais.

O SR. DIVONSIR CORTES — Mas o que queremos é que a estrada seja feita, nós precisamos de estradas. E, por falar em estradas, sr. Presidente, quero tocar num assunto que toca de perto à economia paranaense. Sabemos que a Estrada de Ferro Norte do Paraná, a antiga São Paulo-Paraná, foi construída pela Cia. Norte do Paraná, de colonização inglesa, que loteou toda aquela região e que construiu uma estrada que vai de Ourinhos até Apucarana, e hoje, graças ao esforço do atual governo da República, prossegue até Maringá, e prosseguirá até Pôrto Guaira, ligando a zona paranaense ao sul de São Paulo, com as estradas melhores da região, a Sorocabana.

Mas essas estradas, que forem construídas para objetivar um progresso no número *n* de anos, digamos 10, nos primeiros anos já passou a 1.000, tal a fertilidade do solo. Em São Paulo, os cafezais produzem uma quantidade mínima de produção, mil pés de café produzem geralmente oitenta e, nas melhores terras, cem sacas de sessenta quilos.

Nossas terras, sem cuidado nenhum, com seus próprios recursos, produzem duzentos e cinquenta a trezentas sacas de café. É uma coisa que nem os paulistas, que nasceram plantando o café, acreditam, e, quando vêm aqui, ficam sabendo da produção enorme que há no Paraná.

Temos fazendeiros nos ouvindo e podem dizer ao povo que estamos aqui propugnando pelos interesses do Paraná.

Mas eu me referi à Estrada de

Ferro Norte do Paraná, que faz parte da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; ao lado dessa estrada, temos uma estrada de rodagem em péssimas condições, de Apucarana a Ourinhos, tendo o Governo passado prometido fazer uma nova auto-estrada, e não cumpriu. Nós vemos, no transporte das sacas, dezenas e dezenas de caminhões com suas carcaças quebradas, porque não suportam os buracos da estrada, que é a que carrega a produção, em grande quantidade, de cereais, café e outros produtos da lavoura.

Sr. Presidente, estive, há poucos dias, fazendo uma visita ao Porto Ceará, no rio Paranapanema, nas proximidades do município de Presidente Prudente. Temos, no Paraná, a região de Paranavaí, região nova, de grandes plantações de cereais. Desejamos sugerir ao Governo que construa, senão uma ponte sobre o Rio Paranapanema, que serviria, de escoamento para toda a produção de café da zona de Paranavaí e Capelinha, ao menos uma balsa que desse vazão aos produtos da lavoura, para a cidade de Presidente Prudente. Teríamos o duplo trabalho de canalizar a produção de Paranavaí para a zona de Apucarana, onde existe estrada de rodagem e de ferro, e essa grande massa de produção iria ter a Ourinhos para demandar ao centro de consumo e distribuição que é São Paulo.

Poderíamos ter, com mais vantagens, um outro escoadouro para S. Paulo, que seria a construção de uma balsa no Paranapanema, no Porto Ceará, ligando Capelinha ao Porto Ceará que faz junção com outra estrada, que vai diretamente a Presidente Prudente.

Sobre isso vou apresentar uma sugestão, na próxima sessão, para que o Governo tome a necessária cautela, porque a produção de cereais, só a de arroz chega a 12 milhões de sacas, não se falando no milho, feijão e café.

Na próxima sessão trarei um requerimento pedindo à Mesa, que sugira ao Governo do Estado a construção da ponte ou de uma balsa, que possa dar vazão aos produtos da lavoura da região norte do Paraná.

O SR. PRESIDENTE — Continua a hora do Expediente.

O SR. DAGOBERTO PUSCH — Pego a palavra, sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. DAGOBERTO PUSCH — Sr. Presidente.

Pedi a palavra para ler um projeto de lei que autoriza o Governo do Estado a denominar diversos educandários estaduais em Apucarana, aos quais deverão ser dados nomes de pessoas que prestaram grandes benefícios à cidade. O projeto é o seguinte: (lê):

«Art. 1º — Fica o Governo do Estado autorizado a conferir o nome de «Galdino Gluck Júnior», «Osório Ribas de Paula», e «Dr. Benjamin Braga Filho», respectivamente, aos seguintes estabelecimentos estaduais em Apucarana (sede): Grupo Escolar (novo), Ginásio Estadual e Escola Normal.

Art. 2º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões em 14 de abril de 1951.

JUSTIFICATIVA:

Nada mais grato aos corações dos Apucaraneses, Snr. Presidente, do que conferir tão gloriosos nomes a esses educandários estaduais, pois se trata de uma justa homenagem póstuma, prestada a valorosos homens, que tombaram, ainda em pleno vigor da mocidade, em prol da causa de Apucarana».

O SR. PRESIDENTE — Está finda a hora do Expediente.

Passa-se à

ORDEM DO DIA

que consta dos avulsos já distribuídos aos srs. Deputados.

Em discussão a Redação Final do Projeto de Lei n. 16-51, do Governo do Estado, Mensagem n. 4, que dá nova redação à Lei n. 637, de 30-1-1951 (Organização do Ensino Primário). **Aprovada.**

COMISSÃO DE REDAÇÃO
(PROJETO DE LEI N. 16/51)

REDAÇÃO FINAL

Reestrutura carreiras do Magistério
Primário.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DO PARANÁ
DECRETA:

Art. 1º — O Quadro Geral do Ensino Primário e Profissional passa a obedecer a seguinte composição:

I — Quadro de Professor Normalista;

II — Quadro de Regente de Ensino;

III — Quadro de Professor Extranumerário;

IV — Quadro de Professor Substituto;

V — Quadro de Professor de Ensino Profissional.

§ 1º — Considera-se Professor Normalista o diplomado por Instituto de Educação ou Escola Normal, na forma da Lei Orgânica do Ensino Normal.

§ 2º — Considera-se Regente de Ensino o diplomado por Curso Normal Regional, na forma da Lei Orgânica do Ensino Normal.

§ 3º — Considera-se Professor Extranumerário o não diplomado, habilitado ao exercício de magistério e admitido na forma da Lei e com quadro próprio.

§ 4º — Considera-se professor substituto o diplomado ou habilitado designado pela Secretaria de Educação e Cultura, para as substituições eventuais na regência da classe.

§ 5º — Considera-se professor de ensino profissional o diplomado em curso oficial, ou particular sob fiscalização da Secretaria de Educação e Cultura.

Art. 2º — O Quadro de Professor Normalista constitui-se de cargos de carreira, de provimento efetivo, agrupados em cinco (5) classes sucessivas, sendo a inicial «H».

§ 1º — A cada grupo de cinco (5) anos de exercício no cargo o professor normalista, fica com o direito de promoção à classe imediatamente superior.

§ 2º — A promoção à classe imediatamente superior, a que se re-

fere o parágrafo antecedente, será feita automaticamente, pelo órgão competente da Secretaria de Educação e Cultura.

Art. 3º — O Quadro de Regente de Ensino constitui-se de cargos de carreira de provimento efetivo, agrupados em quatro (4) classes sucessivas sendo a inicial classe «F».

Parágrafo único — Aplicam-se para as promoções, as normas estabelecidas nos §§ 1º e 2º do artigo anterior.

Art. 4º — O Quadro de Professor Extranumerário constituído de uma série de funções com início na referência «V», da Tabela Numérica respectiva, e com os acessos na forma de legislação vigente.

Art. 5º — O Professor Substituto será designado para a substituição eventual em determinado estabelecimento de ensino, por ato do Secretário de Educação e Cultura, percebendo somente a gratificação por dia letivo de substituição, igual aos vencimentos do professor substituído.

Art. 6º — O Quadro de Professor de Ensino Profissional constitui-se de cargos de carreira, de provimento efetivo, agrupados em cinco (5) classes sucessivas, sendo «G» a inicial.

Parágrafo único — Aplicam-se, para as promoções as normas estabelecidas nos §§ 1º e 2º do artigo 2º.

Art. 7º — As funções gratificadas de direção nos estabelecimentos de ensino primário passam a obedecer ao critério da classificação dos mesmos educandários, e serão exercidos, preferencialmente, por professores normalistas.

§ 1º — A função gratificada a que se refere o artigo supra, não poderá ser inferior a Cr\$ 200,00 (duzentos cruzeiros) e superior a Cr\$ 800,00 (oitocentos cruzeiros).

§ 2º — Todo aquele que, pelo prazo de quinze (15) dias, tenha exercido a função gratificada de direção, em estabelecimentos de ensino público primário, terá, a mesma, incorporada aos seus vencimentos, para todos os efeitos legais.

§ 3º — Todo aquele que conte mais de trinta (30) anos de serviço e menos de quinze (15) de função gratificada de direção terá incorporada aos seus vencimentos, para fim de aposentadoria, uma parte da grati-

ficação, proporcional ao tempo de exercício da função gratificada de direção.

§ 4º — Haverá quatro (4) categorias de grupos escolares, para o efeito da percepção da gratificação, na forma que o regulamento próprio determinar.

§ 5º — O acesso à classe superior, de função gratificada, será feito por ordem de antiguidade na função, quando ocorrer vacância, atendendo-se, sempre, ao interesse do candidato.

Art. 8º — Haverá, em cada grupo, um (1) diretor.

Art. 9º — O cargo de Inspetor Auxiliar de Ensino será provido por professor normalista, do Quadro de Ensino, com mais de três (3) anos de efetivo exercício no magistério público primário.

§ 1º — Os Inspectores Auxiliares do Ensino gozarão dos mesmos privilégios a que se refere o Art. 2º desta Lei.

§ 2º — Os Inspectores Auxiliares do Ensino perceberão, além dos seus vencimentos, uma gratificação de Cr\$ 500,00 (quinhentos cruzeiros).

§ 3º — Todo aquele que, pelo prazo de quinze (15) anos, tenha exercido a função de Inspetor Auxiliar do Ensino, terá a gratificação incorporada aos seus vencimentos, para todos os efeitos legais.

§ 4º — O Inspetor Auxiliar do Ensino terá, sob a sua jurisdição, no município ou nos municípios que atender, um número de escolas nunca inferior a cinquenta (50).

§ 5º — O Inspetor Auxiliar do Ensino terá, por precípua função, a de orientar, fiscalizar e inspecionar as unidades escolares, subordinadas à Delegacia de Ensino, respectiva.

Art. 10º — As funções gratificadas de diretor e Inspetor Auxiliar do Ensino terão a mesma validade, para o efeito do que preceituam os §§ 2º e 3º dos artigos 7º e 9º, respectivamente.

Art. 11º — O Quadro de Delegado de Ensino constitui-se de cargos de carreira, de provimento efetivo, agrupados em cinco (5) classes sendo a inicial a classe «P».

Art. 12º — O ingresso no cargo inicial da carreira de Delegado de Ensino é privativo de professor normalista e será feito mediante concurso de títulos e de provas, tendo

direito à inscrição os candidatos que tenham exercido função de direção em estabelecimento de ensino público do Estado, os Inspectores Auxiliares do Ensino e os professores de grupos e escolas isoladas que contarem com mais de dez (10) anos de bons serviços prestados ao magistério público primário.

Art. 13º — Aos ocupantes de cargos de professor padrão «A» e padrão «B», fica assegurado o direito de promoção quinquenal à classe imediatamente superior até vinte (20) anos de exercício, a partir do padrão «C».

Art. 14º — São requisitos essenciais para o ingresso no magistério público primário:

I — Ser brasileiro;

II — ter completado 18 anos de idade;

III — haver cumprido as obrigações e os encargos militares previstos em lei;

IV — estar em gozo dos direitos públicos;

V — ter boa conduta;

VI — gozar de boa saúde;

VII — possuir prova de habilitação.

Art. 15 — O ingresso do Professor Normalista à classe inicial do Quadro respectivo será feito de acordo com as seguintes normas, as quais constituem a prova de habilitação.

I — Os candidatos deverão requerer, por escrito, a sua nomeação, de 15 até 31 de dezembro, ou de 1º a 15 de junho de cada ano;

II — as escolas de formação de professores encaminharão à Secretaria de Educação e Cultura, até o dia 15 de dezembro de cada ano, uma relação contendo os dados relativos aos alunos diplomados nesse ano;

III — das notas de aprovação obtidas pelos alunos diplomados por uma mesma escola, será extraída a média aritmética; obtida a média aritmética das turmas formadas por cada escola, calcula-se o quociente de aprovação do diplomado dividindo-se a sua nota pela aprovação pela média aritmética das notas de aprovação da turma diplomada pela escola a que pertenceu;

IV — os quocientes de aprovação dos alunos diplomados pelas Escolas de Formação de professores, serão colocados em ordem, do maior para o menor, tendo ao lado o nome

me do aluno que o mereceu;

V — a Secretaria de Educação e Cultura organizará uma relação das vagas existentes, por intermédio das Delegacias de Ensino e quinze (15) dias após o início das férias escolares, dará ampla publicidade para o conhecimento dos interessados;

VI — a escolha caberá, em primeiro lugar, ao candidato que possuir maior quociente de aprovação; em segundo lugar, ao segundo colocado, assim continuando até a última dos quatro primeiros quintos do número de vagas, tenha sido preenchida;

VII — em igualdade de condições, terá preferência o candidato que possua maior tempo de serviço como substituto;

VIII — no caso de dois ou mais candidatos possuírem o mesmo quociente de aprovação, depois de verificadas as condições do item VII deste artigo, proceder-se-á à escolha na ordem da idade dos pretendentes, cabendo maior direito ao mais velho;

IX — a quinta parte restante será preenchida por livre escolha do Secretário de Educação e Cultura, dando preferência aos candidatos que tenham pleiteado nomeação em ano ou anos anteriores e não tenham conseguido obtê-la;

X — a Secretaria de Educação e Cultura providenciará para que as remoções estejam concluídas até o dia dez (10) do mês de janeiro e dez (10) do mês de julho, de cada ano, a fim de que sejam precisadas, com certeza, as vagas existentes;

XI — caso um candidato desista de exercer o magistério, após ter escolhido a sua vaga, o seu lugar será preenchido: primeiro, mediante escolha pelos candidatos que não obtiveram por falta de vagas, obedecendo o critério estabelecido no presente regulamento e, depois, obedecendo ao que rezam as normas para remoções.

Art. 16 — Adotam-se as mesmas normas do artigo anterior para o ingresso do regente de ensino à classe inicial do quadro respectivo, devendo a escolha das vagas processar-se depois de concluída a dos professores normalistas.

Art. 17 — As escolas primárias para o efeito da carreira do professor, ficam classificadas em três (3) estágios a saber:

1º estágio — Pertencem ao primeiro estágio as escolas isoladas e as classes dos grupos escolares das vilas e cidades do interior, exceptuando-se, deste estágio, as classes dos grupos escolares, das cidades que figuram nos 2º e 3º estágios;

2º estágio — pertencem ao 2º estágio as classes dos grupos escolares das cidades de Araucária, Castro, União da Vitória, Iratí, Imbituva, São José dos Pinhais, Morretes, Antonina, Piraquara, Campo Largo, Rio Negro, Lapa, Palmeira, Guaruapuava, Santo Antonio da Platina, Ribeirão Claro e Cambará;

3º estágio — pertencem ao 3º estágio as classes dos grupos escolares da Capital e das cidades de Ponta Grossa, Paranaguá, Jacarézinho e Londrina, bem como as escolas dos arredores dessas cidades cuja situação não exija a residência do professor no lugar da escola.

Art. 18 — As remoções de Professores Normalistas, de Ensino Profissional e Regentes de Ensino, somente se realizarão nos períodos de férias e obedecendo às seguintes normas: —

I — Só terão direito de pleitear remoção para o 2º estágio os professores normalistas que possuírem mais de 200 dias letivos, em escola de 1º estágio, contados da posse inicial e um ano de exercício no mesmo estabelecimento de ensino;

II — só poderão ser removidos para escola de 3º estágio os professores normalistas que tiverem tempo de serviço efetivo em escola ou classe de 2º estágio, superior a 600 dias de aulas, comprovado esse tempo de serviço pelo extrato dos livros de chamada diária dos alunos, tempo esse que será fornecido por certidão fornecida pela Secção competente da Secretaria de Educação e Cultura;

III — no fim de cada período letivo e sempre antes do processo indicado nos artigos anteriores, para a nomeação, a Secretaria de Educação e Cultura, tendo em vista os requerimentos de remoção que haja recebido, publicará uma relação das vagas existentes ou possíveis, para o conhecimento dos interessados.

Art. 19 — Afora as remoções segundo os processos estabelecidos no artigo anterior, só poderão ser feitas remoções para lugares equivalentes:

I — Nos casos do art. 148 da Constituição Estadual;

II — nos casos de conveniência disciplinar;

III — nos casos de conveniência do ensino.

Parágrafo único — As remoções de que trata este artigo serão feitas mediante processo especial, em que justifiquem a medida todas as autoridades do ensino local e da Secretaria de Educação e Cultura, interessadas pelo ato.

Art. 20 — As remoções e as dispensas dos Diretores e Inspectores Auxiliares do Ensino, obedecerão ao critério da conveniência do ensino ou da disciplina funcional.

Art. 21 — A criação, a classificação e a supressão de escolas serão feitas por Decreto sob proposta da Secretaria de Educação e Cultura.

Art. 22 — Os atuais professores habilitados, ocupantes de cargo isolado, padrão «B», gozarão dos privilégios constantes do Art. 13, da presente Lei, ficando tais cargos extintos à medida que vagarem.

Art. 23 — Os Delegados de Ensino têm a sua sede de ação na Secretaria de Educação e Cultura, e a distribuição das regiões de ensino, de acordo com a estrutura prevista na presente Lei, será feita pelo Poder Executivo, dentro de noventa (90) dias.

Art. 24 — A classificação dos professores e funcionários de cada um compete ao Secretário de Educação e Cultura.

§ 1º — Aos professores em exercício na data da vigência da presente Lei é assegurado o direito à classificação estabelecida nesta Lei, segundo o tempo de exercício no cargo e independente das condições estabelecidas no Art. 1º, §§ 1º a 5º.

§ 2º — Dentro de noventa (90) dias, o Poder Executivo enviará à Assembléia o projeto do novo quadro de ensino.

Art. 25 — Serão nomeados sub-inspectores de ensino, no interior dos Municípios, nos lugares onde houver uma ou mais escolas, a critério da Secretaria de Educação e Cultura.

Parágrafo único — A função de Sub-Inspector de Ensino será gratuita e considerada como de relevante serviço público.

Art. 26 — Esta Lei entrará em vigor na data da sua publicação.

revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 13 de abril de 1951.

(aa) Joaquim de Lacerda - Presidente; Amadeu Puppi e Vieira de Alencar.

O SR. PRESIDENTE — Em discussão a Redação Final do Projeto de Lei n. 354/51, do Governo do Estado, Mensagem n. 503, que visa a competente autorização para transferir à União o patrimônio da Escola Superior de Agronomia e Veterinária do Paraná, como compensação pela federalização desse estabelecimento de ensino. Aprovada.

PROJETO DE LEI N. 354/51

COMISSÃO DE REDAÇÃO

REDAÇÃO FINAL

A Assembléia Legislativa do Estado do Paraná

DECRETA:

Art. 1º — Fica o Poder Executivo autorizado a transferir à União, mediante termo, o patrimônio da Escola Superior de Agricultura e Veterinária do Paraná, como compensação pela federalização desse estabelecimento de ensino.

Parágrafo único — Essa transferência será feita mediante termo, conforme estabelece o art. 5º, da Lei Federal n. 1.055, de 16 de janeiro do ano em curso, para o que fica o Governo autorizado.

Art. 2º — Fica, igualmente, autorizado o Poder Executivo a doar à referida Escola, uma área de 200 (duzentos) hectares de terras do domínio do Estado, situadas no município de Piraquara, e confinando com os terrenos onde se acha localizada a Penitenciária Agrícola.

Art. 3º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Comissões, em 13 de abril de 1951.

(aa) Joaquim Lacerda, Presidente — Amadeu Puppi, Relator — Vieira de Alencar.

O SR. PRESIDENTE — Sobre a mesa projeto de lei de autoria do sr. deputado José Hoffmann, lido por S. Excia. na hora do Expediente,

I — Nos casos do Art. 148 da

que isenta de impostos as Cooperativas em geral. Está devidamente apoiado, vai à Comissão de Constituição e Justiça.

A Indicação, em consonância com dispositivo regimental, pedindo informações à Comissão de Constituição e Justiça, subscrita pelo sr. deputado José Hoffmann, pedindo informação ao Executivo, será devidamente encaminhado.

Projeto de lei do sr. deputado José Hoffmann, que visa autorizar o Poder Executivo a construir uma casa escolar na Colônia Da. Luiza, em Ponta Grossa. Está devidamente apoiado e vai à Comissão de Constituição e Justiça.

Projeto de lei do sr. deputado Dagoberto Pusch, lido por S. Excia. na hora do Expediente. Está devidamente apoiado e vai à Comissão de Constituição e Justiça.

Esgotada a matéria da Ordem do Dia e a que estava sobre a mesa.

O SR. JOAQUIM LACERDA (*) — Pego a palavra, para uma explicação pessoal, sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. JOAQUIM LACERDA — Sr. Presidente, nobres Deputados. Desejo trazer ao conhecimento da Casa em geral e de V. Excia. em particular, e em particular a cada um dos representantes do povo nesta Assembléia, a criação ou a fundação em Curitiba de um Centro Lapeano, que tem como presidente efetivo o eminente desembargador Lacerda Pinto, presidente do Tribunal de Justiça do Estado.

E' um Centro recreativo, que procura unir todos os filhos da Lapa e não só todos os filhos da Lapa como, também, todas as pessoas que querem bem a Lapa, que têm relações com a Lapa, casados com lapeanos, enfim todos os paranaenses que vivem nesta bela terra.

Não há nisso bairrismo algum e que haja bairrismo, o bairrismo é salutar, é uma espécie de patriotismo maior, porque se nós lapeanos, desde os mais antigos, desde esse venerando ancião, desde esse homem que é uma glória da Lapa, que é uma glória do Paraná e do Brasil, Vitor do Amaral, (Muito bem. Mu-

to bem.), até os mais moços, esses lapeanos que vivem honrando o Paraná, como o desembargador Lacerda Pinto, como o Magnífico Reitor da Universidade, dr. Flávio Lacerda, e tantos outros.

O sr. Edwino Tempski — Tenho a impressão de que toda a Casa presente, é lapeana por afinidade.

O SR. JOAQUIM LACERDA — Agradeço a V. Excia. Isso me tocou profundamente o coração.

O sr. Portugal Tavares — V. Excia. permite um aparte? (Assentimento do orador) — Quero dizer a V. Excia. que considero Vitor do Amaral o paranaense que mais serviços prestou ao nosso Estado.

O SR. JOAQUIM LACERDA — Isso só me traz alegria, só me traz satisfação.

O sr. Laertes Munhoz — Quero lembrar, também, o nome de Marcelino Nogueira.

O SR. JOAQUIM LACERDA — Lembro, também, o nome do dr. João Cândido, já falecido, que deixou uma geração enorme de filhos, dignos e honrados paranaenses. Ernesto de Oliveira e tantos outros filhos da Lapa, que seria longo enumerar, porque o número é muito grande.

Esse bairrismo é natural dos lapeanos, porque é natural a todos os paranaenses que amam estremadamente a terra em que nasceram. Não há mal nisso, é um bem muito grande, em querer bem essa terra preciosa onde nasceu, essa gema clara que cada um de nós traz encravada no coração.

Era o que eu queria dizer.

O SR. VIEIRA DE ALENCAR (*) — Pego a palavra, sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre Deputado.

O SR. VIEIRA DE ALENCAR — Sr. Presidente, nobres Deputados.

Ao findar a hora do Expediente, por descuido de minha parte, não pedi a palavra em tempo, ou, se pedi, coincidiu justamente com o mo-

mento em que V. Excia. declarava encerrado o prazo regimental motivo por que peço a V. Excia. que me conceda venia para apresentar um projeto referente ao escritor Romanowski.

Procurado por este cidadão, que obteve o prêmio Raul Pompéia, da Academia Brasileira de Letras, fizemos ver a ele que estava o Estado na obrigação precípua de editar seu livro. Disse a ele que o Estado, no meu modo de ver, só poderia financiar a edição do livro, se fosse ressarcido de todas as despesas que fizesse, isto é, o custo do livro e o restante, naturalmente, seria em proveito de uma obra que mereceu um galardão da Academia Brasileira de Letras.

Assim é que me abalancei a apresentar o seguinte projeto de lei: (lê)

PROJETO DE LEI N.

Art. 1º — Fica o Poder Executivo, autorizado a financiar, a segunda edição do Romance do consagrado escritor paranaense L. Romanowski, intitulado «O Ciúme da Morte».

Art. 2º — As despesas decorrentes desse financiamento correrão por conta de um crédito especial de Cr\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil cruzeiros), para cuja abertura fica autorizado o Poder Executivo.

Art. 3º — O Estado do Paraná, através de um de seus órgãos auxiliares, no caso presente, pela sua competência constitucional, a Câmara de Propaganda e Expansão Econômica, controlará a venda e distribuição da edição prevista no art. 1º para que, por esse meio legal, esteja assegurado de se ressarcir do financiamento que irá fazer conforme o art. 2º estabelece, cumpridas as formalidades legais.

Art. 4º — A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 14 de abril de 1951.

JUSTIFICATIVA

Justifica-se o financiamento dessa obra glorificada pela Academia Brasileira de Letras, com o seu laurel máximo de literatura, o prêmio «Raul Pompéia».

Deverá a edição em tela ser, pelo menos, de 10.000 (dez mil exemplares), pela justa razão de achar-se es-

se primoroso romance realístico esgotado em sua edição anterior, em todo o território nacional, pois o autor descuidou-se de uma nova edição, tão exigida pelo grande público, por circunstâncias adversas à sua vontade, embora, há muito, não se encontre mais um só exemplar dessa obra, aliás, discutidíssima pelas críticas brasileira e principalmente internacional.

Um dos fatores que traíram o famoso autor paranaense, de uma nova edição, foi ter sido ele candidato a deputado pelo Partido Republicano do Rio Grande do Sul, cuja campanha eleitoral absorveu todas as suas reservas econômicas, e não ter sido o mesmo eleito, pelos motivos públicos e notoriamente conhecidos em todo o Brasil. Agora, sua transferência para Curitiba, onde fixará seu domicílio, veio sobrecarregá-lo ainda mais e, se concluiu, em atenção ao convite e apêlos feitos por S. Excia., Sr. Governador do Estado, em assentar sua Tenda de Intelectualidade na cidade que é coração e cérebro de seu torrão natal, a nossa culta «cidade-sorriso», essa decisão colocou o ilustre escritor face a face com um sério e grave problema: o **financeiro**, que ficou seriamente abalado e comprometido — reiterado fique — pelos fatos justíssimos, acima citados.

Ratificados, neste momento, os inúmeros motivos expostos a razão de ser deste Projeto de Lei, além do mais por única causa somente, a qual, por si só, é suficientemente bastante meritória, para que, os ilustres e nobres pares, votem unanimemente em prol do presente projeto de lei: «L. ROMANOWSKI» e sua obra conjugam-se num autêntico patrimônio do Estado do Paraná. O laurel por ele recebido, da entidade máxima de nossa cultura e de nossas letras, não mais lhe pertencem — porque, o autor retornando ao berço antigo, não o está fazendo, si não com a mais sincera das sinceridades, qual seja, entregar-se de corpo e alma a sua terra natal, após o ciclo indescritível de lutas, experiências e finalmente de glória, glória essa que, vinculará perenemente à sua terra e ao seu povo, extinguindo-se por isso, a solução de continuidade que separava o Estado de um dos seus mais valiosos patrimô-

nios intelectuais.

L. ROMANOWSKI e sua obra pertencem ao Paraná. Deve, portanto, ser-lhes dado, proteção e amparo, assegurando-nos, assim, todos os paranaenses desse magnífico direito que nos pertence de propriedade moral, de um tão profundo significado e real valor».

Sr. Presidente, há poucos dias o deputado Portugal Tavares trouxe a esta Casa um abaixo-assinado referente à mudança do nome de uma certa e determinada cidade com o nome de Governador Lupion.

Neste momento, acabo de receber de Congonhas, por intermédio de V. Excia., um comunicado do Vereador Antônio Damasceno Alves, em que pede a mudança do nome da cidade de Congonhas para Ibirapitinga, pelo fato de ser muito semelhante ao nome de Congonhas, também nos arredores, semelhança que tem ocasionado desvio de correspondência e outros atrapalhos mais. Sustentei, naquela ocasião, quando o deputado Portugal Tavares apresentou o abaixo-assinado para a mudança do nome de Governador Lupion, para outro título que essas mudanças, em tese, deveriam ser feitas exclusivamente através de um plebiscito. Não obstante, trago à Casa, para que V. Excia. dê conhecimento aos ilustres pares dessa solicitação. Mas, digo a V. Excia. que somente pelo plebiscito Congonhas poderá mudar de nome.

Outra explicação que queria dar à Casa é a respeito de telegrama recebido da Comarca de Assaí, onde nosso partido foi majoritário e teve a oportunidade de indicar o Delegado de Polícia. Acontece que de lá tem chegado telegramas acoimando o Delegado de não estar cumprindo seu dever, o que não é verdade. Apenas, ele está em campanha intensiva contra o jogo, e pessoas dedicadas à exploração do jogo é que estão com o intuito de remover o Delegado.

Eu queria alertar a esta Casa, a V. Excia., e, naturalmente, à Chefatura de Polícia, que é muito comum agora, depois da nomeação de nossos Delegados de Polícia em diversas localidades, um número não muito pequeno de telegramas que chegam ao sr. Chefe de Polícia, com boatos, com acusações falsas, quando, na realidade, os delegados estão,

apenas, cumprindo com o seu dever.

Essas remogões não podem ser feitas assim como êsses cancelamentos de nomeações, sem a abertura dos competentes inquéritos, para que se apure, realmente, a verdade.

Trago este assunto à Casa, porque conheço realmente o sr. delegado de Assaí, Lineu Soares, filho do nosso companheiro de bancada sr. deputado Francisco Soares, rapaz muito digno, honesto e correto, que, pelo fato de estar reprimindo o jogo, vem sofrendo campanha infamante por parte de indivíduos sem profissão, sem eira nem beira.

Outro ofício foi encaminhado à V. Excia., e eu desejava transmitir à Casa: é a respeito da grande quantidade de cereais estocados em Uraí, que estão pedindo distribuição e transporte.

(Lê): «Exmo. Sr. Dr. Júlio Rocha Xavier.

D. D. Presidente da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná.

Em vista da enorme seca que assola o Norte do País, transformando tal região em verdadeiros aglomerados de famintos a solicitar auxílios constantes de outras regiões mais felizardas, e favorecidas pela sorte e pois, dadas as abundantes colheitas que vêm tendo a nossa região Norte Paraná, colocando-se dessa forma entre as felizardas, vimos pela presente fornecer portanto alguns dados sobre mercadorias estoquiadas em depósitos de Uraí, sem encontrar meios de escoamentos, o que dará então a V. Excia., idéia do verdadeiro celeiro que se encontra quase a se perder por este Norte todo. Se considerarmos cada localidade, desde Bandeirantes até Maringá, — o que poderia ser estudado por V. Excia. e ilustres pares da Assembléia um fim compensador para tais mantimentos uma vez que já temos a nova safra, verdadeiramente abundante, e perfeitamente assegurada.

Estoque em Uraí, 30-3-51.

FEIJÃO - aproximadamente: 8.000 sacas.

MILHO - aproximadamente: 70.000 sacas.

Assim, pois, aguardando o pronunciamento de V. Excia. ao assunto em apreço, aproveito o presente para firmar mais uma vez o profundo respeito e mais alta consideração de que é V. Excia. merecedor, atencio-

samente subscrevo-me,

(a) **Simão de Mello Freitas**

Trago ao conhecimento da Casa
esses comunicados, pedindo a V.
Excia. as providências cabíveis.

Os documentos referidos pelo sr.
Vieira de Alencar, e encaminhados à
Mesa, foram os seguintes:

«Telegrama:

«Lutercio Soares.

Lutercio avise o Papai, e os srs.
dr. Júlio Xavier e Abilon S. Naves,
que elementos perniciosos à socieda-
de, os tipos Paulista, Carmelo e ou-
tros estão promovendo a minha reti-
rada pelo motivo de estar eu pro-
vando severas repreensões a jogos
de azar — Recado do Lineu».

Ofício:

Exmo. Sr. Dr. Julio Rocha Xavier.
D. D. Presidente da Assembléia Le-
gislativa do Estado
Palácio Rio Branco
Curitiba.

Respeitosos cumprimentos:

Na qualidade de vereador, repre-
sentante do distrito de Congonhas,
na Câmara Municipal de Cornélio
Procópio, venho, data vênua, expôr
a V. Excia. e aos ilustres deputados
o particular seguinte, encarecendo o
estudo dessa MM. Assembléia a pro-
pósito do assunto.

Congonhas, distrito de Cornélio,
tem sentido sempre dificuldades no
que tange à designação do seu no-
me, em face da semelhança com o
do município de Congoninhas, o qual,
na grande maioria das vezes vem
grafado erroneamente, ou seja, Con-
gonhas.

Tive já oportunidade de lembrar o
assunto, junto à nossa representa-
ção federal; porém, fuge à alçada
daquele poder, segundo tudo indi-
ca, mesmo considerando a recente de-
liberação da Assembléia, em dar no-
vos nomes a municípios e distritos
da circunscrição.

Destarte, oferece o nome de **Con-
gonhas**, grandes dificuldades para
sua população, mercê da confusão
que origina, quer na correspondên-
cia, quer em outros assuntos.

Auscultando, e com apoio da po-
pulação da vila, venho apelar à As-
sembléia, no sentido promover a re-
tificação da toponímia do referido

não encontra semelhante no Brasil
e que tem bastante significação his-
tórica e geográfica.

Na expectativa de contar com o
apoio de V. Excia. e dos dignos de-
putados, em nome do povo de Con-
gonhas, apresento a expressão de
apreço e distinta consideração.

Saúde e Fraternidade.

(a) **Antonio Damasceno Alves** —
Vereador».

O SR. PRESIDENTE — Nada
mais havendo a tratar, declaro en-
cerrada a presente sessão, marcando
a próxima para amanhã, dia 15, às
10 horas, com a seguinte

ORDEM DO DIA:

Trabalhos das Comissões.

Levanta-se a sessão.

—:—

Palestra proferida pelo Eng. Civil
OTHON MAEDER na sessão con-
junta do Instituto de Engenharia do
Paraná na noite de 4 de outubro de
1948.

Meus prezados Colegas:

Inicialmente quero me congratular
com os meus nobres e ilustres co-
legas, pela realização desta reunião
conjunta do Instituto de Engenharia
do Paraná e do Sindicato dos Enge-
nheiros do Paraná. Depois de um
longo período de afastamento e de
desconfianças mutuas, é a primeira
vez que as nossas duas entidades
se reúnem, da forma porque o fa-
zem hoje, inaugurando uma nova
fase de suas atividades sociais, es-
quecendo um passado que já vai
longe, para se darem as mãos e uni-
das trabalharem pela elevação do
nível cultural, pela maior grandeza
e mais sólido prestígio da classe a
que nos honramos de pertencer. De
mim, com entusiasmo e sinceridade,
dou meu apoio e meu aplauso ao
congragamento que assim se pro-
cessa, sob os auspícios dos ope-
rosos diretores do Instituto e do Sin-
dicato.

E bem inspiradas andaram as di-
retorias de nossas associações ini-
ciando esta nova etapa de suas ati-
vidades, com o debate amplo e ele-
vado de uma questão magna, e tal-
vez decisiva para o nosso Estado,

viação que o governo paranaense está atacando, sob sua exclusiva responsabilidade. Estamos frente a um problema de cuja boa ou má solução dependerá o futuro do Paraná.

Nenhum tema deve, portanto, interessar mais os engenheiros paranaenses e até o próprio povo do Paraná, neste momento, do que os planos, planejamentos ou planificações, que estão sendo febrilmente traçados e atacados no setor da viação estadual e do qual é parte a ligação ferroviária Ponta Grossa-Apucarana, em vias de ser contratada com o vencedor da concorrência aberta pela Secretaria de Viação do Estado. Desta obra é que vou me ocupar hoje, por ser a que está prestes a ser iniciada e a que mais de perto interessa a nossa classe, cuja maioria é constituída de engenheiros construtores.

OBJETO DESTA PALESTRA

Não pretendo proferir uma conferência, como não vim aqui para analisar a parte do plano ferroviário oficial, de Apucarana a Ponta Grossa, de um ponto de vista estritamente técnico, para criticar, a sua melhor diretriz, o seu traçado em planta e perfil, as suas obras de arte, custo provável, economia na construção, previsões sobre o tráfego, sistema de tração ou especificações de material. Deixo estes aspectos da questão para outros colegas que com mais competência e autoridade, por certo, os examinarão hoje mesmo ou nas reuniões que se seguirem a esta, pois é de crer que assunto de tamanha relevância desperte o interesse de todos.

Vou apreciar a questão de um ponto de vista mais geral, abrangendo aspectos técnicos, econômicos, financeiros e administrativos. O que vou expor não é mais do que o desenvolvimento de uma entrevista que dei ao «DIÁRIO DA TARDE», de 27 de setembro último. E como fui o primeiro a criticar esse empreendimento, que é para mim uma temeridade, pela maneira pela qual está sendo executado, sinto-me na obrigação de confirmar e esclarecer perante os colegas, o meu pensamento sobre o assunto. A minha contribuição, bem sei que é apagada e desvaliosa, porém, não me posso furtar

a dá-la, como engenheiro paranaense que muito tem trabalhado neste Estado e ocupado vários cargos e por isso mesmo deve ter algum conhecimento deste Paraná e um pouco de experiência própria.

Dou-me por feliz e recompensado se as minhas considerações merecerem bom acolhimento dos colegas e possam servir de ponto de partida para o debate deste magno assunto.

JUSTA REIVINDICAÇÃO

Em torno da projetada linha férrea de Apucarana a Ponta Grossa, tem-se feito larga publicidade, dando-se a impressão de que ninguém, antes do atual governo, pensou nessa via de comunicação, e que o problema está agora resolvido de maneira brilhante e definitiva.

Nem uma, nem outra cousa. Com a propaganda que se está fazendo falta-se à verdade e uma clamorosa injustiça se comete contra os governos paranaenses anteriores e ilustres colegas nossos. A aproximação do Norte do Paraná com o Centro e Sul, esteve sempre nas cogitações daqueles que cuidaram dos problemas cruciais da nossa economia; daqueles que imaginaram e traçaram planos de viação ou colaboraram nas concessões de estradas de ferro.

O encurtamento da distância entre aquela privilegiada região das mais fecundas terras do mundo, a Capital e o Porto de Paranaguá, constituiu permanente preocupação de estadistas e engenheiros conterrâneos. A princípio eram os projetos de longos ramais que como espinhas, seguindo pelos divisores de água Laranjinha-Tibagi, Tibagi-Iyaf e Iyaf-Piquiri, partiam da linha tronco Paranaguá-Curitiba — Nova Restinga-Riosinho — Guarapuava-Barranca do Paraná, para alcançarem o Norte e o Noroeste, canalizando para os nossos portos a produção de toda aquela vasta e rica zona. Com o advento da Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná, correndo quasi paralelamente ao rio Paranapanema, criou-se no setentrão paranaense um novo sistema ferroviário, tributário da Sorocabana e portando desviando a produção do Norte do Paraná para S. Paulo e Santos. Iniciada a construção daquela estrada, começou aqui imediatamente a luta pela de-

fesa dos interesses paranaenses, procurando-se sangrar a S. Paulo-Paraná em vários pontos, numa tentativa de deslocar para Curitiba e Paranaguá, ao menos uma parte do grande tráfego que se previa para aquela ferrovia, já então com a sua diretriz objetivando Apucarana e Guaíra.

Nesta nova fase, não esmoreceram os engenheiros e governantes contrerrâneos na defesa da economia paranaense. Ao fazer aos ingleses da S. Paulo-Paraná, em 1928, a concessão ferroviária de Ourinhos às cabeceiras do Pirapó, na zona onde futuramente se localizou, Apucarana, o Governo do Estado muito bem inspirado, incluiu no contrato, a ligação daquele porto à S. Paulo-Rio Grande, entre Castro e Ponta Grossa. Sendo uma obra de vulto e custosa, protegeram os concessionários a sua realização, premidos por dificuldades financeiras. Contudo o governo não se descurava dessa comunicação do Norte com o Sul e em todas as oportunidades exercia pressão sobre a S. Paulo-Paraná e a Cia. de Terras Norte do Paraná, exigindo a construção desse ramal de tamanha importância para o nosso Estado. A propósito vou ler um capítulo do Relatório que como Secretário da Fazenda e Obras Públicas, apresentei em junho de 1935 ao então Interventor Federal no Paraná:

«COMPANHIA FERROVIÁRIA SÃO PAULO-PARANÁ

Detentora de uma concessão ferroviária altamente vantajosa entre cujos favores avulta uma vasta concessão territorial de algumas centenas de milhares de alqueires, feita à sua associada «Companhia de Terras Norte do Paraná», era a «Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná» uma ameaça aos interesses paranaenses, se a sua linha férrea não estendesse uma comunicação com o centro do Estado. A rica e progressista região Norte do Paraná, desenvolvida vertiginosamente por efeito do tráfego ferroviário daquela Companhia, estava isolada completamente do Paraná Central. Toda a região era tributária de São Paulo. O Paraná lá não tinha domínio, subtraído como está aquela vasta zona, da sua influência política, econômi-

ca e social. Um governo zeloso das suas funções não podia permitir que essa situação perdurasse para sempre. Era necessário buscar um meio de levar uma estrada de ferro que entroncando na S. Paulo-Paraná, encurtasse a distância em superioridade em relação ao de Santos para atrair, pelo centro do Paraná, o tráfego que, por óra se faz preferencialmente pelo interior de S. Paulo, em demanda de Santos e em prejuízo de Paranaguá.

A primeira solução era construir um ramal férreo que, partindo de Pirai ou Joaquim Murtinho, fosse conectar em Cornélio Procopio ou Jataí, pelo divisor Laranginha-Tibagi. A segunda era a ligação das cabeceiras do Pirapó com Castro ou Ponta Grossa, pelo divisor Tibagi-Ivaí. Desta última tinha a Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná a concessão, mas não a obrigação de construir. Deliberamos forçá-la a fazer essa construção, que atendia aos mais altos e sagrados interesses do Paraná. Mas como forçá-la, abroquelada como estava num contrato feito com o Estado em 1928, cercando-a de garantias e favores? Estudávamos a questão, quando, ainda, o Diretor do Departamento de Terras e Colonização. Verificamos faltas contratuais que nos permitiram propor ao Governo o cancelamento de antigas concessões territoriais transferidas à Companhia de Terras Norte do Paraná, irmã-gêmea da Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná. Anuladas aquelas concessões por decretos-leis, perdeu a Companhia de Terras uma vasta área, em favor do Estado. Recorreu esta ao Governo para reaver as terras perdidas. Opinamos que só conviria ao Estado se se fizesse a revisão das concessões das Cias. de Terras Norte do Paraná e Ferroviária S. Paulo-Paraná, visando com isso melhorar para o Estado as condições, digo concessões, e, principalmente, obrigar a segunda a construir o ramal Pirapó-Ponta Grossa ou Castro.

Depois de muita relutância conformaram-se, finalmente, as Companhias com a revisão parcial dos seus contratos. Na revisão aprovada pelo Decreto número 2.391, de 12-11-1934, ficaram asseguradas para o Estado vantagens que antes não constavam

e firmada a obrigatoriedade da construção do ramal Pirapó-Ponta Grossa ou Castro. O contrato atual, disposto em forma racional é uma consolidação dos numerosos e confusos contratos anteriores, expurgados de absurdos e inconvenientes que tanto prejudicam os interesses gerais do Estado e das populações. Foi este talvez, o maior serviço prestado ao Estado, no ano findo.

CONCESSÃO ESTRADAS DE FERRO

O encurtamento da distância entre Curitiba e o Norte do Estado, com o consequente barateamento do transporte entre a região cafeeira do Paraná e o Porto de Paranaguá, é obra relevante para a economia paranaense e benemérito será o governo que a realizar.

Com esse propósito deu o Governo uma opção ao Banco Suíço Brasileiro, por decreto n. 2.570, de 12 de Dezembro de 1934, para uma concessão de estrada de ferro que, partindo de Rio Branco, seguisse a Joaquim Murtinho e daí pelo divisor de águas do Laranginha e Tibagi, até entroncar na Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná, em Cornélio Procopio ou Jataí. O auxílio seria em terras para serem colonizadas.

Zelando, escrupulosamente, pelos interesses públicos, o Governo subordinou a concessão à condição de, dentro de 60 dias, dar o pretendente, provas cabais de sua idoneidade técnica e financeira. Não tendo cumprido essa obrigação, foi a concessão declarada caduca, pelo Decreto n. 344 de 14 de Março de 1935.»

É ainda interessante o seguinte trecho do relatório do engenheiro-fiscal da S. Paulo-Paraná, do mesmo ano:

«Desde janeiro do corrente ano, vem esta fiscalização trabalhando com afincio, com o testemunho de V. S. e dos Secretários da Fazenda, para que seja feita uma revisão e unificação nos contratos da Cia., de modo que:

1º —

2º —

3º — desapareça o cunho de «facultativo» existente para a construção dos ramais necessários ao Estado, tornando-os obrigatórios dentro de prazos razoáveis; e

4º — como compensação, seja aumentada a concessão permitindo a construção da linha tronco até Guaiara e a construção de ramais necessários à Cia. dentro dos terrenos da Cia. de Terras Norte do Paraná, e fora deles, ao Norte da linha tronco, até o rio Paranapanema.»

Bem se vê, por estas leituras, que a aproximação com o Norte não saia das cogitações dos governos e seus engenheiros, numa visão perfeita do extraordinário alcance dessa via de comunicação.

Aproveitando-se de uma circunstância favorável, o governo determinou a revisão da concessão, da S. Paulo-Paraná. A comissão incumbida dessa revisão, a qual teve a honra de presidir como Secretário de Fazenda e Obras Públicas, em 1934, e integrada pelos Engenheiros, Angelo Lopes, Diretor do Departamento de Viação e Rosaldo de Mello Leitão, Assistente Técnico da Secretaria e Bacharel Octávio de Sá Barreto, Assistente Jurídico, manteve no contrato, a obrigação da construção do ramal Pirapó-Ponta Grossa, hoje Apucarana-Ponta Grossa, apesar da relutância da concessionária.

A ligação ferroviária Ponta Grossa-Apucarana não é, pois, uma revelação do governo atual, ou uma invenção de última hora. Há mais de 20 anos que ela faz parte dos planos de viação ou tem sido objeto de concessões e contratos. A novidade está apenas no pomposo nome que lhe deram agora, de **ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO PARANÁ**, denominação imprópria e que não se justifica.

Estrada de Ferro Central do Paraná deve ser a que parte de Paranaguá passa por Curitiba, Riosinho, Guarapuava, que é o centro do Paraná, e daí se prolongará às margens do Rio Paraná e que será, no futuro, a espinha-dorsal do sistema ferroviário paranaense.

A CONSTRUÇÃO DESSA FERROVIA NÃO CABE AO ESTADO

Pela envergadura e custo elevadíssimo de uma estrada de ferro de Apucarana a Ponta Grossa, que talvez supere a capacidade financeira do Paraná, os governos passados orientavam a questão no sentido de que sobre o Estado não recaísse to-

do o peso do seu prego. Procurou-se atribuí-la à Companhia Ferroviária S. Paulo-Paraná, compensando-a com favores e auxílios. Por esta forma, além de poupar o Estado de tamanha inversão de capital e tão graves responsabilidades administrativas, seguia-se a sã política da livre iniciativa e concorrência.

Não poudes, porém, a S. Paulo-Paraná cumprir essa onerosa imposição contratual e assim foi ficando.

Por decreto ditatorial, o Governo Federal em 1944, encampou a S. Paulo-Paraná, incorporando-a à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, beneficiando-se de todo o seu acervo e direitos. Está claro que assumiu também as suas obrigações. Entre estas deve estar a cláusula que o Estado impoz à S. Paulo-Paraná, de construir um ramal férreo de Apucarana a Ponta Grossa. Nada mais justo portanto, do que o governo estadual exija do federal o cumprimento dessa obrigação contratual, eximindo-se o Paraná de suportar sosinho esse excessivo sacrifício financeiro.

A S. Paulo-Paraná até Apucarana, foi construída com uma pesada contribuição do Estado. Entre os favores e auxílios avulta a concessão gratuita à sua associada, Companhia de Terras Norte do Paraná, de mais de oitocentos mil hectares (800.000 Ha.) das melhores glebas que o Paraná possuía naquela região, terras essas que hoje valeriam cerca de um bilhão de cruzeiros (Cr\$. 1.000.000.000,00) ou um milhão de contos de reis. Não devemos lamentar essa concessão, pois se não fosse isso, nunca teríamos estrada de ferro cortando as fertilíssimas terras roxas e a região viveria até hoje impenetrável, desabitada, improdutiva e devastada pelo machado e pelo fogo do caboclo. Foi um auxílio bem dado, mas não há dúvida que despojou o Estado da melhor e mais valiosa parte do seu patrimônio territorial. Para levar os trilhos à região do Norte e Noroeste e pôr em produção as maravilhosas terras roxas do seu setentrão, o Paraná teve de cortar sua própria carne.

E depois de tantos sacrifícios do Estado, vem a União e se apropria de toda aquela ferrovia, sem dar ao Paraná nenhum ceitil. Nem levou em consideração que, pelos termos da

concessão, todo aquele patrimônio ferroviário reverteria ao Estado, ao fim de um determinado período. E' verdade que o governo paranaense, a esse tempo sob intervenção federal, não protestou contra a usuração.

Mas ainda é tempo o Estado de fazer valer os seus direitos e exigir uma compensação razoável pela apropriação de uma estrada de ferro que tão caro lhe custou. Essa compensação poderia ser a construção da via férrea Apucarana-Ponta Grossa, pelo Governo Federal. Aliás sobre esta forma de indenização muito se falou naquela época, e teria sido fácil com ela concordar o Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

Havia boa vontade dos seus dirigentes e altos funcionários, porque todos reconheciam injusta a expoliação que o Paraná sofrera. Sobre esta compensação deve existir no D. N. E. F., um processo ou outro qualquer papel.

Assim como o Governo Federal, por intermédio da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina está construindo os ramais de Guarapuava, Rio do Peixe, e Monte Alegre, com mais forte razão interessa-lhe construir o trecho Ponta Grossa-Apucarana, que é um complemento indispensável e necessário, ao seu sistema. E' um elo a reforçar mais a sua rede de linhas férreas. E' um impeditivo a que a Rede não pode fugir, por que vem lhe dar uma melhor articulação no conjunto do seu sistema.

Construído e administrado pelo Estado, o trecho Ponta Grossa-Apucarana, será um corpo estranho no organismo ferroviário do Paraná, todo êle federal. Será, sempre, uma ferrovia encravada na Rede, interceptando a comunicação direta entre dois importantes centros ferroviários: Ponta Grossa e Apucarana. O bom senso está mostrando que esse trecho deve pertencer à Rede e nas suas mãos cairá fatalmente, embora o Estado o construa. Porque então, desde já não entrar em entendimento com a União para que ela, por intermédio da Rede, apresse sua construção e o ponha em tráfego?

A Rede cobre de tal modo o Estado do Paraná com suas linhas férreas e domina de tal forma os transportes no Estado, que não se conce-

be a construção de qualquer ligação ou ramal, sem ouvir a sua superintendência, e o seu pronunciamento é preliminar e indispensável.

Ao que nos consta, porém, nenhuma consulta ou proposta de acôrdo o governo do Paraná lhe fez, sobre essa gigantesca obra. Existindo como existe uma organização ferroviária poderosa como é a Rêde e que tem interesse imediato numa eventual estrada de ferro ligando dois dos mais importantes centros ferroviários, é curial que seja ouvida e consultada. O que está havendo é uma invasão do Estado nos domínios da Rêde.

Salvo se já se prevê a transferência de toda a Rede para o governo estadual e este então começa a invadir alheias atribuições, desde já.

EMPREENDIMENTO DIFÍCIL E ONEROSO

E' preciso, ainda, atender que construir uma estrada de ferro não é só preparar o leito e estender os trilhos. O seu aparelhamento de superestrutura e a lotação de pessoal capaz e especializado, não se faz com pouco dinheiro e nem em pouco tempo. Embora bem construída, se não tiver uma organização eficiente, está fadada a fracasso e viverá no regime de déficits, como é regra em nosso país. Terá o Estado recursos no seu orçamento para cobrir, anualmente, esses saldos negativos?

E não se iluda o governo com o custo provável porque os gastos com uma estrada de ferro não cessam com a sua inauguração. Ampliações e melhoramentos são reclamados continuamente. Ainda na última convenção dos diretores de estradas de ferro do Brasil, reunida no Rio de Janeiro, recentemente, uma das conclusões aprovadas foi a de que para as ferrovias poderem suportar a concorrência dos outros meios de transporte, é necessário que elas sejam eletrificadas. Cumprindo essas recomendações o Sr. Cel. Machado Lopes, já determinou providências no sentido de iniciar a eletrificação da Rêde, entre Paranaguá e Curitiba, onde serão dispendidos cerca de Cr\$ 200.000.000,00 de cruzeros.

Poderá o Paraná, depois da sanção que vai sofrer com a construção de uma estrada de ferro que lhe custará sacrifícios incalculáveis, pensar em eletrificar uma extensão de 300 quilômetros em região onde não existe energia elétrica disponível? É preciso, portanto, contar que uma estrada de ferro é uma fonte perene de inversão de capital e muito capital.

Se os técnicos ferroviários reconhecem que uma estrada de ferro comum, de tração a vapor não pode concorrer com os outros meios de transportes, condenada está a de Ponta Grossa-Apucarana. E condenada, porque paralelamente ao seu percurso está o governo paranaense construindo uma moderna rodovia, que manterá contra a ferrovia uma concorrência tal que poderá ser perigosa. Em vez da conjugação do transporte ferroviário com o rodoviário, o governo está esbelecendo uma concorrência ruinosa.

INTERESSE NACIONAL

A região Norte e Noroeste do Paraná está se transformando no maior celeiro do Brasil. Dentro em breve será, sem dúvida, a mais rica e produtora região agro-pecuária e florestal da Nação. E' capaz de abastecer todo o Brasil e ainda exportar grandes quantidades de cereais, café, algodão, carnes e derivados, madeiras e inúmeros produtos. Com ela o país poderá resolver a crise de produção agro-pecuária e obter uma grande parte das cambiais de que tanto necessita para seu comércio exterior. A chave do problema máximo do Brasil pode bem estar no Norte do Paraná. E' só dar transporte fácil para os portos e centros consumidores. A quem compete essa atribuição? Certamente que ao Governo Federal e não a um simples Estado, pois que aí se trata de interesse nacional e não estadual.

Vemos constantemente o Governo Federal custeando ou auxiliando fortemente obras regionais de restrito interesse ou de recuperação remota, principalmente nos Estados do Norte. Porque não incluir nesses programas a ligação férrea de Apucarana que é nitidamente de interesse nacional?

OUTRAS SOLUÇÕES

O problema da ligação ferroviária mais curta com o Norte comporta várias soluções e modalidades interessantes.

Uma delas é o aproveitamento da Monte Alegre, numa extensão de cerca de 70 quilômetros quasi em condições de tráfego, de Joaquim Murinho a Barro Preto. Desse ponto se faria uma bifurcação para Araiporanga, ex-S. Jerônimo, e dali desceria o vale do Tibagi para entroncar na S. Paulo-Paraná, em Jataizinho.

Dependeria da construção de apenas 175 kms. através de terrenos já estudados e de fácil transposição. Alguns propendem para que essa linha faça conexão com a S. Paulo-Paraná, em Cornélio Procopio, em vez de Jataizinho. O percurso se faria então pelo espigão entre o Laranjinha e o Tibagi e não pelo vale do Tibagi. Realmente no Paraná, as linhas, de espigão estão predominando sobre as de vale, pela considerável economia no custo de construção contrariando a doutrina do preclaro Antonio Rebouças, de que «os vales dos rios são recomendados pela experiência de séculos como as diretrizes naturais das grandes vias de comunicação».

Entroncamento em Cornélio Procopio ou Jataizinho, essa linha poderia ser, pelo seu menor, desenvolvimento do que a de Ponta Grossa-Apucarana, uma solução mais econômica e mais rápida. E' uma ligação que está sendo cogitada pela Rede e não tardará ser por ela atacada. Um entendimento do governo estadual com o federal poderá apressar o seu inicio.

O ASSUNTO REQUER MUITA PONDERAÇÃO

Qualquer, que seja o prisma pelo qual se examine a ligação Ponta Grossa-Apucarana, quer técnico, financeiro ou econômico, ela se nos apresenta complexa e difficil. Não é para ser resolvido com o açodamento com que está se fazendo. Em obra de tamanho vulto e de tão profundas consequências econômicas e financeiras, devia-se agir com muito critério e ponderação.

E' sempre lamentável a demora

na solução de um problema premente como é esse do encurtamento do percurso ferroviário para o Norte. Porém, isso não deve ser motivo para precipitações. E' preferível aguardarmos um pouco mais, a termos de deplorar o fracasso do objetivo colimado ou a ruína das finanças estaduais.

A orientação e a solução apressada que se está dando a essa ligação ferroviária, não me parecem acertadas. Cabe ao governo promover essa construção, mas não assumir, espontaneamente, o seu custo total. Devia começar oferecendo a concessão a uma empresa que a construísse e explorasse, livrando-se o Estado do capital de primeiro estabelecimento e dos riscos da exploração. Em seguida, pleitear da União que a fizesse por sua conta como é natural e lógico, baseados nos argumentos já invocados. Estudaria após as outras soluções, como por exemplo a ligação em Jataizinho. Somente depois de exgotados todos os esforços nesse sentido — o que ainda não foi feito — é que o governo estadual encararia a possibilidade de construí-la à sua custa exclusiva, sem esquecer que é um empreendimento que vai onerar grandemente as suas finanças, por muitos períodos governamentais e talvez por várias gerações.

A estimativa oficial feita com otimismo e sem margem, prevê um capital de Cr\$ 525.000.000. Se atualizarmos esse orçamento pelas novas tabelas de preços de construção; se considerarmos as dificuldades crescentes de cambiais e a desvalorização inevitável das apólices do financiamento, não é de estranhar que o custo dessa estrada até a inauguração do tráfego atinja a Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros).

Não se contesta a importância e a conveniência desse patriótico empreendimento, que tem, também, caráter nacional. A propósito, convém recordar uma lição que já tivemos aqui mesmo no Paraná. E' o caso da estrada de ferro Guarapuava. Também em 1928, como agora, em 1948, tínhamos um governo novo e cheio de bons projetos, todos eles, realmente, patrióticos e de grande interesse público; estávamos às portas da grande crise de 1929, como

hoje estamos nos defrontando com a de 1949; uma das obras mais prementes era a construção de uma ferrovia para Guarapuava, como hoje é a de Apucarana; fez-se um empréstimo de Cr\$ 80.000.000,00 para a realização de um vasto programa de obras públicas, bem como hoje se estão projetando diversos num total de Cr\$ 1.500.000.000,00; iniciou o governo o arrojado empreendimento que era a estrada de ferro Guarapuava, contratando com uma companhia empreiteira (Cia. Brasileira de Viação e Comércio — Braviaco), com muita urgência, exatamente como em 1948 está agindo o governo atual, iniciando a de Apucarana por intermédio também de uma firma construtora; o governo intervinha abertamente na orientação da Comissão Construtora, como hoje o Secretário de Viação, as funções atribuídas de Secretário, acumula a de Chefe de idêntica Comissão e projeta ele próprio o difícil traçado por métodos próprios, segundo dizem os jornais oficiais.

Mas surgiram as dificuldades, vieram os imprevistos, as crises e a debacle financeira. As obras paralizaram; os aterros correram, ruíram os cortes, apodreceram as pontes de madeira, sobrevivendo o fracasso completo de uma obra premente e notável, iniciada sob os melhores auspícios.

Na ância de realizar, o governo agiu precipitadamente e sem previsão segura do montante que exigiria o seu programa, dos recursos com que poderia contar e dos acontecimentos que poderiam sobrevir.

Se não fosse a boa vontade do Ministro Marques dos Reis, que num grande esforço conseguimos trazer até o nosso Estado em 1935, quando me encontrava na Secretaria de Fazenda e Obras Públicas, o desastre da Guarapuava teria sido irremediável e o imenso capital que o Estado lá invertera estaria totalmente perdido. Impressionado com aquele espetáculo desolador, decidi ali mesmo, o Ministro da Viação, assumir a responsabilidade do acervo, reconstruir os trechos destruídos e prosseguir a construção, rumo a Guarapuava. E foi assim que se salvou aquela estrada e livrou-se o Estado do oneroso encargo que espontaneamente e na melhor das intenções de-

liberara tomar a si, ignorando que era pesado demais para seu orçamento. O quadro é semelhante, apenas transplantado no tempo.

Que não se repita com a de Apucarana o erro da Guarapuava, é o que desejamos.

A QUESTÃO DEVE SER RECONSIDERADA

No ponto em que está a questão da ligação ferroviária Apucarana-Ponta Grossa o mais aconselhável e prudente, será o governo anular a concorrência que abriu para construção e aparelhamento da estrada, como aliás permite o edital de concorrência. Reexaminar o problema sob diversos aspectos, especialmente se é da competência federal ou estadual e se a solução Murtinho-Barro Preto-Jataisinho ou Cornélio Proença, satisfaz de momento.

Em seguida, mandar proceder novas explorações permitindo traçados comparativos e escolha da melhor diretriz, pois nem os pontos terminais estão ainda definidos. Enquanto o governo manda dizer que será Ponta Grossa, só sabemos de estudos para entroncar na Rede em Palmeira ou Desvio Ribas. Entretanto, deve ser Ponta Grossa. Esta cidade progrediu e se tornou um centro econômico, social, político e cultural tão importante, que hoje não pode deixar de ser ponto obrigatório do entroncamento da ferrovia de Apucarana na Rede Viação Paraná-Santa Catarina. Não quero com isso dizer que nova estrada passe pelo quadro urbano da cidade. As grandes cidades como Ponta Grossa, têm hoje uma tal zona de influência e os seus subúrbios se estendem tanto, que num raio de 10 a 20 km. do centro, estamos sempre na cidade. Nesse caso, por exemplo, fazendo-se o entroncamento nas margens do Tibagi, nas proximidades do Campo de Aviação, onde haverá espaço bastante para pátio de manobra, armazéns, oficinas e demais instalações ferroviárias, ter-se-á feito de Ponta Grossa o ponto terminal da linha de Apucarana, sem desvantagem alguma para as condições técnicas da estrada. Somente depois de elaborado e concluído o projeto definitivo com orçamentos concretos e senhor de todos os elementos de-

talhes é que o governo abriria concorrência, sabendo então e perfeitamente, o que queria contratar e os concorrentes por sua vez teriam elementos para seus cálculos, seus orçamentos e suas propostas. Em vez dessa orientação cautelosa e serena, preferiu o governo se lançar à obra, sem a conclusão dos estudos, projetos e orçamentos.

Em consequência disso, o edital de concorrência não pode precisar todos os detalhes de serviços e suprimentos. Os concorrentes, por sua vez, não tendo bases firmes e elementos concretos, apresentaram suas propostas em termos vagos, sem números precisos, tecendo comentários e considerações que não cabe o proponente fazer em uma proposta de concorrência. Foram assim, pela pressa, sacrificados os princípios salutaros e inflexivelmente obedecidos nas concorrências públicas. Nem o governo disse clara e precisamente o que desejava contratar, nem os proponentes disseram clara e precisamente o que propunham. Os textos do edital e das propostas não se harmonizam. As divergências e as querelas entre o Estado e os proponentes, serão inevitáveis.

Mais uma razão, para o Estado anular a concorrência e reexaminar a questão. Entretanto, não parece ser esta sua disposição. O processo da concorrência, prossegue e é bem possível que um dos concorrentes chegue a vencer e contratar com o governo essa grandiosa obra.

A CONCORRÊNCIA

Como é possível que a concorrência seja aprovada, vamos fazer uma ligeira apreciação das propostas, apresentadas por Byington & Cia. e Serviços Técnicos e Mercantis «Sertecs», por onde veremos que nenhuma delas satisfaz plenamente. Não só não satisfazem os interesses do Estado, como constituem sério perigo para os mesmos.

Já aludí à falta de precisão com que foram as propostas redigidas, com muita literatura e poucos números. E' verdade que, sob este aspecto, poderão os proponentes alegar que, assim, o fizeram porque o Governo não lhes forneceu dados concretos. As propostas tinham que ser vagas, como vago foi o edital

de concorrência. Ai, realmente, a culpa cabe ao governo, que não quiz esperar por estudos e projetos mais completos. O proponente Byington & Cia. diz que para evitar delongas, o governo decidiu abrir a concorrência sem esperar «pela conclusão de estudos e projetos, por meio dos quais se pudessem conhecer, em detalhe, todos os trabalhos e suprimentos a fazer.» E mais adiante: «Os proponentes, pelo fato de não terem sido reveladas as condições técnicas impostas ao traçado, não podem dar cumprimento antecipado às exigências da letra h, da mesma alínea 27, pois que sem o conhecimento dessas condições, tornam-se impraticáveis as especificações, relativas ao material rodante e mesmo a parte do material fixo. E, ainda, adiante: «Muito embora fôsem cabíveis considerações análogas no tocante à previsão do prazo da terraplenagem...»

E' o próprio proponente quem adverte o governo para a precipitação com que está conduzindo a obra, chamando concorrentes sem a conclusão dos estudos daquilo que vai ser objeto de um contrato importantíssimo. Ressalvando seu interesse, o proponente não pode deixar de fazer severa censura ao governo, pondo-o em situação crítica.

Esse mesmo proponente confessa que saiu fora dos termos do edital de concorrência, apresentando duas modalidades de contrato: a de empreitada, na forma do edital e a de administração contratada, preferida por ele, mas da qual o edital não cogitou. E, justificando esta segunda modalidade, mais uma vez diz que por essa «última hipótese aventada, poder-se-iam fixar definitivamente, desde o início todas as condições contratuais». Ponderando, assim, que a forma de empreitada, imposta pelo edital de concorrência, não é exequível por enquanto, porque não oferece elementos em que o proponente possa se basear. Para justificar a apresentação de uma proposta, vaga e elástica, o proponente não teve dúvida em culpar o governo, pois este de fato agiu aí com muita precipitação, que no seu entender, é dinamismo. Até mesmo a estimativa das obras — digo estimativa porque não pode haver cálculo sem números concretos — é

precária e está longe da realidade. Tomou-se por base a quantia de Cr\$ 350.000,00 por km. para terraplenagem e obras de arte correntes. Este preço está muito abaixo da média corrente no Paraná. Ainda mesmo que se aumentasse 100% ficariamos aquém da realidade. Daí porque podemos afirmar que a estimativa de Cr\$ 525.000.000,00 de cruzeiros para esta estrada, será excedida de muito.

Outro ponto importante da concorrência e que não foi rigorosamente obedecido é quanto às credenciais dos concorrentes. Conquanto sejam firmas contra as quais nada consta que as desabone, não são empresas especializadas na construção e equipamento de estradas de ferro. Uma é especialista em eletricidade e outra em terraplenagem e obras de arte. Mas já dissemos atrás que isto não basta, porque o mais difícil é equipar e pôr em funcionamento o sistema todo. Não sabemos de estradas de ferro construídas, equipadas e postas em funcionamento pelos proponentes. Ambos aludem, vagamente, a técnicos brasileiros especializados, mas não citam nomes, nem bagagem de serviços ferroviários.

Em data de 29 de julho de 1948, a «SERTECS» apresentou sua proposta, fechada, lacrada, sem emenda, nem razura. Mais de um mês após, em 30 de agosto, dirige uma carta ao Secretário da Viação, retificando a proposta, pedindo excluir uma condição que dizia simplesmente isso: «**acrescidas da taxa de 10% (dez por cento) nelas referidas**».

Essa retificação importa numa alteração profunda da primitiva proposta. Com a carta, a proposta sofreu modificação sensível, e isto bastava para ser desclassificada. Entretanto, foi considerada boa e estudada como as demais.

Nesta rápida análise das condições gerais do edital e das propostas, graves imperfeições e irregularidades foram apontadas, inadmissíveis em concorrências públicas e que por si só justificam a desclassificação dos concorrentes ou em último caso, a anulação da própria concorrência.

Lamentável foi que o edital de concorrência não tivesse especificado todas as obras e suprimentos e que

o seu prazo fôsse tão curto. Sabe-se que firmas estrangeiras de reputação internacional e larga tradição em construção e equipamento de estradas de ferro, interessaram-se por essa obra. Dada a escassez de prazo não puderam ultimar os entendimentos que tinham com banqueiros estrangeiros para um empréstimo, conforme noticiaram os jornais desta Capital.

A premência de tempo e a falta de dados concretos e definitivos sobre obras a contratar e suprimentos a fornecer, não permitiram a essas firmas a apresentação de suas propostas, porque temiam se comprometer com serviços e obrigações não especificadas.

E embora o governo tivesse tido conhecimento prévio dos motivos que impediam o comparecimento de outros proponentes e isso só poderia ser vantajoso ao Estado, não quiz aceder na prorrogação do prazo nem numa melhor redação do edital. E assim perdemos uma ótima oportunidade de interessar em nosso Estado o capital, a experiência e a técnica de outros povos mais adiantados e com quem muito poderíamos aprender.

FINANCIAMENTO

Passo, agora, a fazer algumas observações sobre a parte da concorrência relativa ao financiamento da construção e equipamento.

Em rigor, nenhum dos proponentes se compromete a fazer o financiamento total das obras e equipamentos. Valendo-se de uma liberdade do edital, ambos apresentam bancos para responderem por esta parte.

Examinando as cartas — simples cartas — dos Bancos apresentados como financiadores, verifica-se que nenhum deles, efetivamente, assume o encargo do financiamento. Por meio de documento «bem hábil» como exige o edital, os Bancos aceitam ser os intermediários do dinheiro do Estado, mas sem responsabilidade alguma.

O Banco Moreira Salles, por exemplo, apresentado como financiador de Byington & Cia. declara em sua carta, que «**atendendo pedido de nossos clientes**», **concorda com a indicação do nosso Banco** para abrir uma conta corrente, onde serão credita-

dos os depósitos realizados pelo governo do Paraná e utilizáveis, exclusivamente, até o limite das importâncias, efetivamente creditadas. Vê-se que o Banco teve o cuidado de deixar bem patente que não adiantará um vintem ao Estado. Recebe em depósito e vai pagando enquanto o depósito comportar. Essa conta nunca poderá ser devedora.

E mais adiante a mesma carta do Banco Salles, diz que, **poderá, também, receber as apólices ou outros títulos que forem emitidos para a construção da estrada, e envidar esforços no sentido de colocá-los no mercado de títulos.**

Está se vendo que foi uma carta dada por insistente pedido de um cliente, quasi a rógó, e que o Banco não deseja compromissos com o governo do Paraná. Nem mesmo quiz se comprometer com a venda de títulos. Apenas envidará esforços, mas não se obriga a colocá-los.

Demonstrando o maior desinteresse pelo assunto, o banco financiador, assim chamado, não entra em detalhe nenhum sobre o financiamento. E não deu pormenores porque realmente não propôs financiamento algum.

A firma proponente por sua vez, cita vagamente, aqui e ali um ou outro número, mas omite outros imprescindíveis. Por exemplo os juros dos adiantamentos em dinheiro bem como os da conta credora do Estado, não constam da proposta Byington & Cia., como exige o item 19.

Esse proponente igualmente passa por cima do item 18, sem respondê-lo ou melhor não satisfaz essa condição, que é justamente aquela em que o Estado pede que lhe emprestem dinheiro no caso em que a venda dos títulos não fôr suficiente para toda a obra.

A carta do Banco Cruzeiro do Sul, apresentado como financiador da «SERTECS» é, igualmente, um documento «hábil». Tão hábil que não declara ser financiador da «SERTECS», cujo nome só cita para dizer que é a portadora da sua carta por especial gentileza. Não quiz se comprometer com essa proponente — e quer de tudo tratar diretamente com o governo do Paraná.

Os bancos financiadores apresentados pelos concorrentes, são simples intermediários para receber e

pagar. Primeiro receber, depois pagar. Recebem em depósito a juros de 2% e 3% ao ano as quantias que o Estado depositar. Um deles só paga enquanto o Estado tiver saldo credor e o outro fará eventuais adiantamentos «na medida das suas possibilidades» a juros de 9% ao ano. Positivamente isso não é financiamento.

Desta forma, vultosas quantias do Estado, provenientes do seu orçamento e da venda de apólices, ficarão depositadas na praça de São Paulo, podendo os depositários aplicá-las em operações a curto prazo, beneficiando-se da enorme diferença de taxa. O que eles propõem qualquer banco de Curitiba poderia fazer e, neste caso, deve o governo dar a preferência ao Banco do Estado do Paraná, que assim se aproveitará das excepcionais vantagens de intermediário e depositário, facilitando empréstimos a curto prazo, e dêste modo desafogando a praça de Curitiba, tão necessitada de numerário.

O financiamento, em última análise, não é feito pelos proponentes nem pelos bancos apresentados por eles como financiadores. Todo o peso do financiamento e toda a responsabilidade recaem sobre o Estado do Paraná.

E' ele quem fornece o numerário que consta do seu orçamento, ou sejam Cr\$ 30.000.000,00 de cruzeiros e assumem inteira responsabilidade pela emissão de venda das apólices, diferença de tipo, de cotação, comissões e despesas. O Estado fará uma emissão de apólices, cujo limite não foi prefixado no edital, a juro de 8%, tipo de 90% e prazo de 15 anos, entregando aos proponentes ou seus banqueiros para venderem sem condição alguma. Nem mesmo uma cotação mínima se fixou. Como grandes detentores desses títulos, esses intermediários poderão ser os ditadores das suas cotações e fazer o jogo do seu interesse, lançando-os no mercado na hora que mais lhes convier.

Os proponentes e seus banqueiros receberão apólices, baseadas na cotação do dia, para atender pagamentos de obras e suprimentos ou para cobertura de eventuais e excepcionais adiantamentos. Está claro que não têm interesse em rece-

ber apólices com cotação alta, porque arriscam perder no dia que tiverem de vendê-las. Interessa-lhes recebê-las por um preço baixo para poderem obter lucro na venda ou para se garantirem contra possíveis depreciações. Poderão lançar grandes lotes no mercado nas vésperas de acerto de contas com o Estado, fazendo baixar a cotação. Por essa baixa cotação fariam o acerto.

No jogo de bolsa, tudo é possível e mais facilmente como no caso em foco, em que as apólices já estão nas mãos do credor e vendedor ao mesmo tempo. E o Estado indefeso, assiste a transação sem poder intervir.

Decididamente, não acreditamos que o governo aceite as condições de pseudo-financejamento apresentadas pelos proponentes e seus banqueiros. Estaria exposto a perigos imprevisíveis e a explorações incalculáveis.

Felizmente, para o Paraná, está em vésperas de ser votada a lei de reforma bancária, que virá regular o crédito, inclusive o crédito, público por meio de títulos emitidos pelos governos estaduais. Sancionada essa lei, nenhum Estado mais poderá emitir, livremente, e livremente lançar seus títulos em bolsas. Normas rígidas regularão os empréstimos públicos e assim é possível que a emissão das apólices para a construção da estrada de ferro para Apucarana, já tenha de obedecer aos princípios salutarres e disciplinadores que a lei vai estabelecer. Mas se não estiver sancionada, acredito que o governo paranaense, respeitando a política financeira do Senhor Presidente da República sustará qualquer vultosa operação de empréstimo, nas vésperas da reforma bancária.

Continuando, ainda, a tratar do financiamento, direi que o interessante para o Paraná e para o Brasil, é que o capital para uma obra da natureza desta, venha do estrangeiro. Lá os juros são bem mais razoáveis e influiria benéficamente na situação cambial do país, pela entra-

da de dinheiro e consequente maior abundância de cambiais do exterior. E pouparíamos o nosso já saturado e pobre mercado nacional de títulos, de mais um derrame de apólices. A simples notícia de que o Paraná vai emitir quinhentos ou seiscentos milhões de cruzeiros, basta para causar uma queda em todos os títulos públicos, como está acontecendo com a emissão da Sorocabana.

E os títulos do Paraná, que não têm a firmeza dos federais e dos grandes Estados como São Paulo e Minas, serão os mais afetados pela baixa.

Em pouco tempo poderíamos ver nossos títulos cotados a 50% ou talvez menos, onerando o nosso orçamento e sacrificando os nossos contribuintes. E o custo da estrada de ferro em vez de Cr\$ 525.000.000,00 de cruzeiros, em quanto está estimada, passaria a ser de Cr\$ 1.050.000.000,00.

CONCLUSÃO

Já me alonguei demais, abusando da benevolência dos presentes e por isso vou terminar. Concluindo, submeto à apreciação dos meus colegas as considerações que fiz a respeito da solução que o governo vem dando à questão da ligação ferroviária com Apucarana. E si as minhas ponderações forem justas e procedentes, que se faça um apelo ao Governo paranaense para que suspenda ou anule as providências que vem tomando e sujeite o assunto ao parecer de técnicos, de associações profissionais e até das classes produtoras interessadas.

Discutam e apresentem suas conclusões, ou sugestões, no sentido de uma solução acertada e conveniente, porque outro objetivo não temos, senão o de salvaguardar os altos e sagrados interesses do nosso Paraná, oferecendo ao seu governo a nossa colaboração construtiva, desinteressada e patriótica.