PARECERES

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

Brasília, 1º de outubro de 1987.

Excelentíssimo Senhor
Deputado Marcelo Cordeiro,
1º Secretário da Assembléia Nacional Constituinte.

Apraz-me acusar recebimento de sua carta de 4 de setembro do corrente, na qual Vossa Excelência solicita o parecer deste Ministério sobre o projeto de lei Transfronteira, ora em estudo pela Câmara dos Deputados.

2. O espírito e os objetivos do referido projeto se coadunam perfeitamente com as atividades que o Ministério das Relações Exteriores vem realizando, de conformidade com diretrizes do Senhor Presidente da República, com vistas à obtenção de uma maior integração fronteiriça com Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa. O objetivo desses esforços é o desenvolvimento gradual e integrado das regiões fronteiriças, levando em conta as peculiaridades daquelas áreas e as necessidades específicas de suas populações.

3. Por muito tempo, como é sabido, as fronteiras do Brasil com seus vizinhos da região amazônica permaneceram como áreas vazias e extremamente remotas, cujo meio geográfico, por si só, constituía uma verdadeira barreira capaz de impedir contatos mais íntimos entre os países limítrofes. Mais recentemente, entretanto, vem ocorrendo crescente vivificação das fronteiras nessa região. Tal processo se tem feito acompanhar, é bem verdade, de fatores negativos e atividades ilegais, que tiram proveito do isolamento de grande parte dessas áreas fronteiriças de sua pequena densidade demográfica e de uma infra-estrutura ainda muito deficiente. A cooperação com os países limítrofes é justamente um dos caminhos que se vem procurando trilhar para solucionar tais problemas comuns, uma vez que o desenvolvimento integrado parece ser o modelo mais indicado para aplicação em tais áreas de fronteira.

4. A implantação de vias de comunicação é indubitavelmente um dos requisitos mais importantes para o desenvolvimento integrado que se tem em mente. Como é do conhecimento de Vossa Excelência, do lado brasileiro algumas rodovias já foram construídas — e apresentam boas condições de tráfego — até localidades situadas junto à fronteira, especialmente nas regiões lindeiras com a Bolívia e o Peru. Nos países limítrofes a situação rodoviária é menos favorável, à exceção da Venezuela, onde a rodovia que chega até a localidade fronteiriça de Santa Elena esta em vias de ter sua pavimentação concluída, apresentando, assim, melhores condições de utilização do que o trecho da mesma estrada em território brasileiro. Em alguns dos outros países há, na melhor das hipóteses, apenas pequenas estradas carroçáveis ou trilha transitáveis durante somente parte do ano. Mas mesmo em território brasileiro, em plena região da floresta amazônica, planos para a construção de rodovias em áreas próximas da fronteira foram abandonados em razão dos altos custos envolvidos, das dificuldades do terreno, da utilização anti-econômica dessas rodovias, e da reduzidíssima densidade populacional da região servida. A construção de uma rodovia tranfronteiriça e de rodovias transversais internacionais é projeto de grande alcance.

5. Alguns dos países vizinhos da região abrangida pelo Projeto Transfronteira têm demonstrado interesse em constar com a cooperação brasileira para a construção de rodovias em seus territórios, com o objetivo de atingir a região fronteiriça e fazer, a partir daí, conexão com a rede rodoviária brasileira. Os projetos esbarram, porém, em dificuldades financeiras, sobretudo

no contexto econômico em que se encontram os países da região. Tais projetos rodoviários atravessam regiões inespitas, de difícil acesso e parcamente povoadas, tendo custos financeiros extremamente elevados, com rendimentos de longa maturação. São projetos que terão de ser motivados por alto grau de vontade política e compensados por alto grau de vontade política e compensados por benefícios sociais de longo alcance.

6. "A construção de rodovias de interligação com os países vizinhos implicaria, em princípio, a execução de projetos binacionais e nesse sentido, são projetos capazes de suscitar particular interesse de organismos internacionais de desenvolvimento e financiamento, caso venha a ser desejada a captação de recursos externos para sua execução. Esses organismos vêm, porém, impondo, cada vez mais, condições ecológicas ao financiamento de obras deste gênero em áreas da Amazônia." Nesse contexto, é com satisfação que vejo constar do Projeto Transfronteira a inclusão expressa da necessidade de ser dada a devida atenção à preservação ecológica das regiões afetadas e de ser respeitada a legislação em vigor sobre a proteção da fauna, da flora e dos recursos hídricos nelas existentes.

7. Vossa Excelência pode estar seguro de que, se o Projeto Transfronteira vier a ser aprovado pelo Poder Legislativo e sancionado pelo Senhor Presidente da República, o Ministério das Relações Exteriores se empenhará em executar com eficiência e rapidez as tarefas que lhe couberem, no âmbito de suas atribuições, para contribuir para sua plena implementação, a qual, estou certo, terá um papel importante a desempenhar na consecução do objetivo da integração continental.

Aproveito a oportunidade para renovar os protestos da alta estima e mais distinta consideração com que me subscrevo de Vossa Excelência, *Roberto de Abreu Sodré* — Ministro das Relações Exteriores.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Brasília, 2 de fevereiro de 1988.

Aviso nº 52 CAP/GM
A S. Exª o Sr. Deputado Marcelo Cordeiro
Câmara dos Deputados

Reporto-me ao expediente de V. Exª, datado, de 4 de setembro de 1987, através do qual V. Exª encaminha ao exame deste Ministério dos Transportes a minuta de um projeto de lei que visa estabelecer a "interligação rodoviária internacional" mediante o aproveitamento de terras devolutas situadas nas faixas de fronteira da Amazônia Legal e do Centro Oeste, pedindo, por fim, que sejam emitidas considerações específicas sobre o tema, que integra o chamado Projeto Transfronteira, de Samuel Saraiva, ideólogo da criação da Organização dos Estados Latino-Americanos.

Sobre o assunto devo esclarecer a V. Exª que o Projeto Transfronteira reflete, em sua filosofia, o Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que já estabelece as interligações rodoviárias, de interesse do Brasil com Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana, Suriname e Guiana Francesa, sem embargo das demais ligações com outros países da América Latina, especialmente os localizados no chamado Cone Sul.

Assim, quanto ao Ministério dos Transportes, o Projeto Transfronteira se superpõe ao chamado Plano Nacional de Viação, merecendo, um e outro, atenções especiais e estudos mais acurados, que deverão envolver, inclusive, aspectos de interesse da segurança nacional, requerendo-se, portanto, a audiência do Conselho de Segurança Nacional, órgão de assessoramento ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

Por fim, a natureza do assunto e o seu desdobramento mais se voltam para Acordos Internacionais e menos para disposições legais, que somente teriam eficácias internamente. Aqueles Acordos, quando aprovados pelo Congresso Nacional, passam a ter força de lei e obrigam, igualmente, as partes que os subscrevem.

Por oportuno, renovo a V. Exª os meus protestos de elevada estima e de especial consideração. — **José Reinaldo Carneiro Tavares,** Ministro dos Transportes.

MINISTÉRIO DA CULTURA

Brasília — DF, 25 de setembro de 1987

Exmº Sr.
Deputado Marcelo Cordeiro
DD. 1º Secretário da Assembléia Nacional Constituinte
Câmara dos Deputados — Praça dos Três Poderes
70.160 — Brasília/DF

Senhor Deputado,

Examinei, com interesse, o projeto denominado Trasfronteira, encaminhado por Vossa Excelência.

Lamentavelmente, o Ministério da Cultura não dispõe de elementos informativos para proceder a um estudo detalhado da proposta. A idéia parece-me válida, embora sua execução requeira longo período.

Agradecendo a Vossa Excelência a amabilidade do envio da significativa colaboração, apresento-lhe protestos de consideração e apreço. — *Celso Furtado,* Ministro de Estado da Cultura.

MINISTÉRIO DO TRABALHO

Brasília — DF, 2 de outubro de 1987

Excelentíssimo Senhor
Deputado Marcelo Cordeiro
DD. Primeiro Secretário da Assembléia Nacional Constituinte
Congresso Nacional

Senhor Secretário,

Tenho a honra de acusar recebimento do ofício de 4 do corrente, pelo qual Vossa Excelência solicitou o parecer desta Pasta sobre o projeto de lei, em fase de estudo, denominado Transfronteira, remetendo-me, para tanto, o teor do projeto, sua Exposição de Motivos e a transcrição de comentários já externados sobre a matéria.

Em resposta, cabe-me inicialmente assinalar minha convicção de que o projeto em causa, se bem implementado e administrado, poderá trazer inegáveis benefícios, diretos e indiretos, para o Brasil. Tais benefícios se estenderiam desde o aproveitamento das áreas devolutas da União e ocupação do interior do país (que tem, ao longo dos anos, constituído constante preocupação nacional) até os que envolvem aspectos de segurança militar e objetivam a uma maior integração latino-americana. Observo, ainda, com satisfação que seu autor levou em consideração a legislação já existente sobre os diversos aspectos políticos e econômicos envolvidos no projeto, bem como as áreas de atuação de órgãos públicos a que o mesmo está afeto. Esses órgãos — que, segundo fui informado, Vossa Excelência houve por bem igualmente

consultar — poderão oferecer valiosos elementos para subsidiar os diferentes aspectos do texto em exame.

No que respeita a sua conotação social — que constitui o campo específico das atribuições do Ministério do Trabalho — entendo que o projeto em causa não poderia deixar de ser altamente louvável. A construção de novas estradas e das agrovilas ofereceriam oportunidade de trabalho em larga escala para grande número de nacionais, justamente no momento em que o país atravessa séria crise de desemprego e subemprego. Em fase posterior, as projetadas agrovilas, com prévia infra-estrutura e permanente e adequado apoio financeiro e tecnológico, poderá atrair importante contingente da população marginalizada que se aglomera nos grandes centros. Este Ministério dará seu inequívoco apoio a qualquer plano nacional que, bem implementado e administrado, tenha aqueles importantes objetivos.

Formulando votos para que em sua melhor forma o projeto Transfronteira possa ser levado a bom termo, valho-me do ensejo para externar meus protestos de elevado apreço e consideração. — *Almir Pazzianotto Pinto,* Ministro do Trabalho.

MINISTÉRIO DA FAZENDA
(Gabinete do Ministro)

Brasília — DF, 11 de maio de 1988

Ofício/SAL/Nº 403/88
Deputado Marcelo Cordeiro
1º Secretário da Assembléia Nacional Constituinte

Senhor Secretário,

Refiro-me ao Anteprojeto de Lei do Sr. Samuel Sales Saraiva, que visa estabelecer interligações rodoviárias ao longo da fronteira da Amazônia Legal e o Centro Oeste.

A propósito, tenho a satisfação de encaminhar o Parecer SEAE nº 119, de 7-4-88, através do qual a Secretaria de Assuntos Econômicos, órgão técnico desta Secretaria de Estado, tece considerações sobre a matéria.

Humberto Cavalcante Lacerda,
Secretário de Assuntos Legislativos

SECRETARIA ESPECIAL DE ASSUNTOS ECONÔMICOS

PARECER SEAE Nº 119

Brasília, 7 de abril de 1988

Anteprojeto de Lei do Sr. Samuel Sales Saraiva — Visa estabelecer a interligação rodoviária internacional ao longo da fronteira da Amazônia Legal e Centro-Oeste. Origem: Ofício SAL nº 18802.

A proposta em estudo prevê a interligação rodoviária ao longo da fronteira Norte e Centro-Oeste, entre o Brasil, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Suriname, Guiana Inglesa e Guiana Francesa, com o objetivo de implementar via de comércio entre agrovilas, que seriam criadas, com recursos do PIN/Proterra, mediante o assentamento de comunidades agrícolas.

Cabe lembrar, por oportuno, que os recursos do PIN, Programa de Inte-

gração Nacional, foram estabelecidos pelo Decreto-Lei nº 1.106/70 e tinham como objetivo o financiamento de obras de infra-estrutura nas áreas compreendidas pela Sudam e pela Sudene. Esses recursos advinham da parcela de 30% dedutíveis do imposto de renda das pessoas jurídicas. Inicialmente foram utilizados na construção das Rodovias Transamazônica e da Cuiabá-Santarém, assim como para o assentamento de colonos às suas margens.

Posteriormente, em 6-7-71, o Decreto-Lei nº 1179 criou o Proterra — Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste. Esse programa absorveria 20% de dedução do Imposto de Renda das pessoas jurídicas para aplicação nessas áreas.

Os prazos de duração desses dois fundos iriam até 1974 e 1976, para o PIN e o Proterra respectivamente, e foram prorrogados para 1985 e 1988. O Decreto-Lei nº 2.397, de 21-12-87, estendeu o alcance de ambos para 1990, e reduziu as percentagens dedutíveis para 24% (PIN) e 16% (Proterra).

Esses recursos são receitas de contribuições (não obrigações) arrecadados pelo Banco do Brasil e quinzenalmente transferidos ao BNB Banco do Nordeste do Brasil S.A. e ao Basa — Banco da Amazônia S.A. (Decreto nº 91.237/85), onde ficam como capital de giro, por 45 dias, sem ônus para essas instituições. Só após este tempo é que podem ser repassados para os programas a serem beneficiados (Portaria Seplan/Minifaz 112/85).

Os recursos do PIN/Proterra, hoje, por força de lei, serão corrigidos pela OTN, o que compensará a corte de 10% no percentual que pode ser deduzido do Imposto de Renda das pessoas jurídicas. (Decreto-Lei nº 2.397/87.

A Lei Orçamentária para 1988 (nº 7.632) prevê a transferência de recursos, da contribuição de pessoas jurídicas dedutíveis do Imposto de Renda, para os referidos programas, havendo já comprometimento em programas que se estenderão aos próximos anos.

Por outro lado, a região coberta pelo projeto de lei em estudo, o Norte e Centro-Oeste, obteve, por força da mesma lei, para seus projetos, através do PIN/Proterra, a soma de Cz$ 18,75 bilhões, corrigíveis pelas Obrigações do Tesouro Nacional.

Assim sendo e considerando que as autoridades brasileiras estão empenhadas, no momento, no esforço de reduzir os gastos públicos, não julgamos oportuna, presentemente, a implementação de projeto dessa envergadura.

Cabe acrescentar, ainda, que o Projeto de Lei do Sr. Samuel Sales Saraiva, é complexo, envolve várias áreas do Governo Federal (O Ministério da Reforma Agrária — Mirad, pelo desenvolvimento das Agrovilas; O Ministério dos Transportes, pela necessidade de compatibilidade com o Plano Nacional de Viação; O Ministério das Relações Exteriores, pela necessidade de acordos internacionais, para a execução das estradas saindo daquela que margearia a fronteira, indo para o interior de cada país limítrofe (do Amapá ao Paraguai) e as zonas francas; O Conselho de Segurança Nacional, pela exigência de uma margem ou "Faixa de Fronteira"; e, o Serviço do Patrimônio da União, pelas concessões de terras devolutas para a execução do Projeto na área mencionada (Lei nº 6.634/79 Decreto-Lei nº 2.375/87), merecendo, portanto um exame cuidadoso por parte de todos os órgãos envolvidos.

Ana Maria Amorim, Assessora — Hélcio da Rosa Martins, Chefe do Gabinete do Secretário Especial de Assuntos Econômicos — De acordo. Encaminhe-se à Secretaria de Assuntos Legislativos — *João Batista de Camargo,* Secretário Especial de Assuntos Econômicos.

Exmº Sr.
Dr. Samuel Saraiva

Prezado Senhor

De ordem do Magnífico Reitor, encaminho a V. Exª o incluso ofício Cepa nº 81/87, desta data, versando sobre as considerações elaboradas pela

subcomissão "Trasfronteira" dessa Comissão de Estudos Ambientais.

Apresento a V. Exª minhas cordiais saudações.

Benedicto Nestor Penteado, Chefe de Gabinete Substituto.

Dr. Cicaty Murtinho Amaral. Economia — FEA — (USP)

Um parecer baseado em considerações de natureza econômica não pode ser fornecido no momento. Há necessidade de reunir um material informativo para possibilitar o parecer. Poderia ser solicitado ao autor do projeto material indicativo da viabilidade do projeto. Há indicações de existência de técnicos do IPEA envolvidos no assunto.

Embora não se possa dar o parecer sobre a viabilidade econômica do projeto que "estabelece interligação rodoviária internacional, aproveitamento de terras devolutas altuadas nas faixas de fronteira da Amazônia Legal e Centro-Oeste, e dá outras providências", denominado "Projeto Transfronteira", pelo motivo acima é possível adiantar uma série de considerações econômicas relevantes.

Em primeiro lugar, é importante considerar que só vale a pena realizar o Projeto Transfronteira se cada cruzado utilizado nesse projeto promover um ganho para a sociedade, superior ao ganho que aquele recurso promover em outros usos (Estatais, Ferrovia do Aço, Programa de Incentivos Fiscais, Programas Sociais etc., e atividades de maior rentabilidade no setor privado).

Embora a complexidade seja acentuada, há maneira de calcular qual é o benefício que a sociedade brasileira poderá usufruir com tal projeto. Desde que custos e benefícios se distribuam no tempo, uma parte em cada ano, há necessidade de atualizar tais valores para serem adequadamente comparados. Para benefícios e custos (sociais) há necessidade de se usar uma taxa de descontos (uma taxa de juros apropriada) que deverá refletir equilíbrio entre as preferências dos brasileiros para distribuir o seu consumo no tempo e o resultado de seu potencial produtivo.

A taxa de descontos, mencionada acima, deverá refletir o maior retorno que se poderia obter de capitais investidos noutros projetos alternativas, inclusive nos projetos não implantados e presentes nas carteiras de projetos dos órgãos do governo. Todavia, a taxa que se consegue na prática não reflete com precisão o melhor uso alternativo. Basta verificar o número, magnitude e diversidade dos projetos (públicos e privados) que se empreende no Brasil para atender a dificuldade de cômputo da taxa de juros apropriada. Adicionalmente, existe o mercado financeiro com sua complexa estrutura de taxa de juros. Na prática, para obter uma taxa de descontos ou taxa de juros apropriada, faz-se uma média ponderada de todas as taxas relevantes na economia para usar como taxa de descontos. É evidente que essa taxa reflete a média e não o melhor uso alternativo do recurso público.

Se a taxa de descontos computada acima for alta, será um sinal de que a sociedade brasileira valoriza muito o consumo e estaria menos interessada em projetos do tipo Transfronteira, cujos retornos se darão em um futuro mais distante. Uma taxa de descontos. A baixa será um sinal positivo para o empreendimento Transfronteira, seguindo argumentos semelhantes. Qualquer que seja a taxa de descontos, será atualização e comparação dos benefícios e custos do projeto, utilizando a taxa calculada, que dará uma indicação de viabilidade econômica do Projeto Transfronteira. Deve-se mencionar que tais benefícios e custos devem ser computados através do uso de preços apropriados que, por via de regra, não coincidem com os preços vigentes no mercado.

Na consideração dos custos do projeto, cabe mencionar o número de informações que se pode coletar neste curto espaço de tempo (uma semana). Sabe-se que existem estimativas de custos de expansão de fronteira agrícola, de infra-estrutura, de assentamento de populações em projetos de colonização etc. Todavia, ainda não foi possível ter acesso a tais dados. No entanto,

sabe-se que, na construção da BR-364, ligando Cáceres (MS) a Ariquemes (RO), estimou-se, em 1981, um valor de 464 milhões de dólares para a pavimentação de pouco mais de 1.000 quilômetros. Este dado serve para prevenir que o custo do Projeto Transfronteira pode atingir alguns bilhões de dólares.

É evidente que, na consideração de custos feita acima, não considerou entre outros, os custos derivados de distorções distributivas, problemas do índio e o problema ecológico.

Do lado das receitas, deve-se considerar a existência de mercados para os bens produzidos na região atingida pelo Projeto Transfronteira. Há três tipos de mercado a serem considerados:

(a) os mercados por populações concentradas nas zonas ocupadas (Nordeste e Centro-Sul do País); (b) mercado externo; e (c) mercado formado na própria área do projeto.

Apesar do limitado volume de informações disponíveis, é possível adiantar os seguintes comentários sobre as demandas nesses mercados. No que se refere a demandas originadas — nos mercados tradicionais (populações, da região Nordeste e região Centro-Sul), cabe considerar que a expansão dessa demanda vem ocorrendo normalmente, atingindo as fronteiras agrícolas do Centro-Oeste. Essas forças econômicas que vêm do sul ainda estão longe de atingir a parte relevante da área do projeto. Sabe-se que as atividades agrícolas dessas regiões seriam desativadas se o governo deixasse de comprar produtos agrícolas via Política de Garantia de Preços Mínimos (PMG).

A existência de mercados formados na própria área do projeto estará na dependência de deslocamento de poupanças e de outras regiões para investimentos na região do projeto, de forma a criar emprego não agrícola a uma população que se deslocará de outras áreas.

A geração desse emprego poderá criar a renda necessária para estimular a demanda dos bens agrícolas produzidos na região.

É evidente que o deslocamento de poupanças para a área do projeto só se efetivará se a expectativa de retornos privados for positiva aos olhos dos empresários de outras regiões do País. Estes deverão contar com informações sobre o potencial da área.

Essas informações poderão ser levantadas através de um macrozoneamento agroeconômico da região. O que se ouve das experiências do longo da Transamazônica é muito positivo a esse respeito.

Mesmo que um macrozoneamento agroeconômico identifique bom potencial produtivo, a existência de mercados externos para produtos da região deve ser considerada com cuidado. A produção de alimentos (arroz, feijão e milho) em grande escala não conta com bons mercados potenciais em face da concorrência, em termos de podutividade e de políticas agrícolas desfavoráveis, nos demais países. Produtos tradicionais na ponta de exportações brasileiras, como café e cacau, torna-se mais complicado o problema de mercado para grandes excedentes.

A ausência de condições econômicas de mercado para promover a autosustentação das populações que se deslocarão para a área do projeto poderá sobrecarregar o poder público com mais uma tarefa difícil, qual seja a de promover, permanentemente, transferências de renda de grupos residentes nas áreas tradicionais para as áreas do projeto. A região Nordeste é um exemplo de exigência de habilidade política dos dirigentes do País na tarefa de conciliar os interesses regionais.

Todavia, mesmo que o Projeto Transfronteira passe pelo teste econômico e apresente retornos sociais positivos, há que identificar os grupos perdedores e ganhadores para que se estabeleça critérios de correção de possíveis distorções criadas com o Projeto Transfronteira. Uma maneira de lidar com este complexo problema é identificar claramente os grupos ganhadores e perdedores e criar mecanismos fiscais compensatórios (um imposto que incida sobre o grupo ganhador e passe com uma transferência para o grupo perdedor).

Uma outra alternativa para se lidar com o problema distributivo do Projeto Transfronteira é atribuir através de critérios subjetivos pesos para as alterações

que cada grupo sofreu com o Projeto Transfronteira. (Por exemplo, se o projeto promoveu uma transferência de um cruzado do grupo A, com peso + 1, para o grupo B, com peso -2, o resultado distributivo do projeto será um custo de -1). Obtendo-se a soma dos pesos, pode-se calcular os benefícios do projeto e verificar a sua viabilidade.

Entre os grupos mencionados acima há o grupo indígena formado de um número superior a 50 mil indivíduos na área de interesse. O fato desta população não estar integrada ao resto do País, especialmente no que se refere ao sistema de mercado, deixa maior responsabilidade ainda para o juízo de valor social na consideração das perdas ou ganhos que esse grupo possa ter com o Projeto Transfronteira. Neste sentido, é fundamental a definição prévia do sistema de propriedade de toda a área, que poderá ser feita através de um mapa fundiário contando com subsídios institucionais e normativos existentes (Conama, Código Florestal, Sema etc.), ou a serem criados.

Brasília, 20 de agosto de 1988

Ilmª Drª
Maria Novaes Pinto
Coordenadora do Nucleo de Estudos Ambientais da
Universidade de Brasília — UNB.

Prezada Professora,

Visa este expediente reiterar solicitação de parecer sobre o projeto Transfronteira, solicitado em 4 de setembro de 1987, ao Reitor Cristovam Buarque pelo Exmº Sr. Deputado Federal Marcelo Cordeiro, DD. Primeiro Secretário da Assembléia Nacional Constituinte. Conforme informação prestada por está conceituada Universidade, o referido projeto teria sido encaminhado para apreciação deste núcleo de Estudos Ambientais.

Muito agradeceria a providência de V. Sª neste sentido.

Aproveito para expressar-lhe meu respeito a admiração.

Samuel Sales Saraiva.

Brasília, 26 de agosto de 1988

Ilmº Sr.
Dr. Samuel Saraiva
DD. Deputado Federal
Câmara dos Deputados
70.000 — Brasília — DF

Prezado Deputado,

O núcleo de Estudos Ambientais — NEA, Universidade de Brasília, após analisar o projeto Transfronteira, deseja informar a V. Sª o seguinte:

O referido projeto, pelas suas próprias características, acarretará impactos no meio ambiente e nas comunidades locais. Além disso, trata-se de uma proposta que exige um estudo técnico aprofundado, através de equipe multidisciplinar, a fim de serem avaliados os impactos que advirão da sua implementação.

Entretanto, considerando-se resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente — Conama, deverá ser realizado um Relatório de Impacto Ambiental — Rima, para a implantação de qualquer projeto que provoque impacto no seu entorno.

Em vista disso, o Núcleo de Estudos Ambientais da UnB, considera que a viabilidade ou não do projeto Transfronteira, deverá ser decidida após a execução de um estudo de avaliação de impacto em toda a área do projeto e em seu entorno.

Desta forma, o Núcleo de Estudos Ambientais, confirmando a sua preocupação com a qualidade ambiental, espera que o projeto de V. Sª receba

a devida consideração, para que possam ser realmente avaliadas as suas reais condições.

Atenciosamente, Profª *Maria Novaes Pinto,* Nucleo de Estudos Ambientais de UnB/NEA Coordenadora.

Brasília DF, 25 de agosto de 1988

Ilmª Doutora
Nadir Alabarce Junqueira
DD. Coordenadora de Assuntos Parlamentares
do Ministério do Interior
Brasília — DF

Prezada Doutora;

Solicito a V. Sª providências no sentido de encaminhar ao Órgão competente desta importante Pasta, para reexame, o parecer emitido ao anteprojeto de lei denominado Transfronteira, de minha autoria, em resposta à solicitação feita em 4 de setembro de 1987 pelo Exmº Deputado Federal Marcelo Cordeiro, DD. Primeiro Secretário da Assembléia Nacional Constituinte considerando a necessidade de consonância entre o Parecer deste Ministério e os demais Pareceres emitidos por outros órgãos da Administração Federal.

Seguro da pronta manifestação de V. Sª aproveito a oportunidade para expressar-lhe meu profundo apreço.

Atenciosamente, — *Samuel Saraiva,* Primeira Secretaria.

MINISTÉRIO DO INTERIOR

(Gabinete do Ministro)

Brasília, 21 de novembro de 1988

Ilmº Sr.
Dr. Samuel Saraiva
Gabinete do Deputado Marcelo Cordeiro
Câmara dos Deputados
Brasília — DF

Refiro-me ao expediente, datado de 25 de agosto de 1988, através do qual Vossa Senhoria solicita reexame do parecer emitido por este Ministéiro sobre o Anteprojeto de Lei, de sua autoria, denominado *Transfronteira.*

A respeito do assunto, cabe-me informar que, após as alterações apresentadas ao texto, o óbice de ordem jurídica anteriormente verificado encontra-se superado, mediante a exclusão do artigo 9º e a partir da vigência da atual Constituição, em que a iniciativa das leis que dispõem sobre matéria financeira não mais constitui competência exclusiva do Presidente da República como previa o artigo 57, I da Carta Magna, então em vigor.

Quanto ao mérito do Anteprojeto, a Fundação Nacional do Indio observa que, apesar de seu elevado interesse social e político, a matéria deverá obedecer à legislação ambiental e condicionar-se à apresentação de um Relatório de Impacto Ambiental — Rima, que necessariamente deverá conter estudo deta-

lhado dos impactos a serem causados sobre populações indígenas, bem como indicação de medidas que visem minimizá-los.

Atenciosamente, *Nadyr Alabarce Junqueira,* Coordenadora de Assuntos Parlamentares — Substituta — Minter.

MINISTÉRIO DO EXÉRCITO

Brasília — DF, 13 de janeiro de 1988

OF. nº 020-SA-2.3
Do Chefe do Gabinete do Ministro do Exército
Ao Sr. Subchefe de Exército do Estado-Maior das Forças Armadas
Assunto: Projeto Transfronteira
Ref: Rd nº 001"SC1/05Jan88

1. No radiograma em referência, o V. Alte Edson Ferracciu solicita a este Gabinete parecer do Exército decorrente da solicitação do Deputado Federal Marcelo Cordeiro referente ao Projeto Transfronteira.

2. Acolhendo proposta do Estado-Maior do Exército, o Ministério do Exército é de parecer favorável ao Projeto.

Gen. Bda. *Benedito Onofre Bezerra Leonel,* Chefe do Gab. Min. Ex.

MINISTÉRIO DA REFORMA E DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO

Brasília — DF, 30 de Julho de 1986

Ofício nº 0654/5aSC/1556/86
Do Chefe do Gabinete da Secretaria Geral do CSN
Endereço: Anexo 2 do Palácio do Planalto — 70150 — Brasília-DF

Ao Sr. Secretário-Geral do Ministério da Reforma e do Desenvolvimento Agrário — MIRAD

Assunto: Projeto de Lei que "estabelece o aproveitamento de terras devolutas da União situadas nas faixas de fronteira internacional da Amazônia Legal e Centro-Oeste e dá outras providências".

Senhor Secretário-Geral,

Tenho a satisfação de dirigir-me a V. Sª para encarecer o pronunciamento desse Ministério sobre o Projeto de Lei em epígrafe, encaminhado com a carta de 23 maio 86, do Suplente de Deputado Federal Samuel Sales Saraiva, conforme cópias anexas.

Apresento a V. Sª meus protestos de elevada estima e consideração.

Luiz Antonio Rodrigues Mendes Ribeiro — Coronel-Chefe do Gabinete da SG/CSN

SECRETARIA GERAL DO CONSELHO DE SEGURANÇA NACIONAL

Brasília — DF, 8 de outubro de 1987

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Marcelo Cordeiro,
DD. Primeiro Secretário da
Assembléia Nacional Constituinte.

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de dirigir-me a V. Exª a propósito do Ofício de 4 de setembro último, em que são solicitadas considerações específicas sobre "projeto de lei, em fase de estudo, denominado Transfronteira", que "estabelece interligação rodoviária internacional, aproveitamento de terras devolutas situadas nas faixas de fronteira da Amazônia Legal e Centro-Oeste e dá outras providências".

2. Relativamente à segurança nacional, nada há que contra-indique o referido "projeto de lei"; entretanto, é conveniente ouvir outros Ministérios, entre os quais o da Fazenda e o da Reforma e do Desenvolvimento Agrário.

Aproveito a oportunidade para apresentar a V. Exª os meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

Gen. Div. *Rubens Bayma Denys,* Ministro de Estado
Secretário-Geral do Conselho de Segurança Nacional

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Gabinete do Ministro
Assessoria Parlamentar

Brasília — DF, 9 de fevereiro de 1988

Exmº Sr.
Deputado Marcelo Cordeiro
Câmara dos Deputados
NESTA

Senhor Deputado

Em atenção à consulta relativa ao Projeto Transfronteira remeto, em anexo, cópia do parecer enviado à Vice-Chefia do Estado-Maior das Forças Armadas, sobre a matéria.

Aproveito a oportunidade para reiterar meus protestos de elevada consideração e distinto apreço.

Atenciosamente, *Pedro Josino Cordeiro,* Ten. Cel. Av. Assessor Parlamentar.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA
(Estado-Maior da Aeronáutica)

OF. /"SC4/

Brasília — DF, de fevereiro de 1988

Do Vice-Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica
Ao Exmº Sr. Vice-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas

Assunto: Projeto Transfronteira
Ref.: Rd COLV 001/SC1/050188, do VICEMFA.

I — Através do radiograma da referência, V. Exª solicitou parecer deste Ministério a respeito do projeto de lei do Deputado Samuel Sáles Saraiva, denominado Projeto Transfronteira, estabelecendo a interligação rodoviária internacional, o aproveitamento de terras devolutas nas faixas de fronteira da Amazônia Legal e Centro-Oeste e dando outras providências.

II — Este Estado-Maior, após a análise do referido projeto de lei, bem assim da documentação correlata, é de parecer favorável à implantação do mesmo, pelas razões abaixo mencionadas:

1 — A implantação de rodovias fronteiriças e a interligação entre os Sistemas rodoviários do Brasil e dos países limítrofes (Bolívia, Peru, Colômbia Venezuela, Suriname, Guiana e Guiana Francesa), bem como a criação de Agrovilas, favorecerão à operação e ao apoio logístico dos aeródromos e instalações do Ministério da Aeronáutica na região, incentivando e facilitando para melhorias da infra-estrutura básica existente, e estimulando a implantação de novas instalações;

2 — Facilitará a mobilidade da Comara — Comissão de Aeroportos da Região Amazônica e de outras unidades que atuam na região;

3 — Permitirá o fortalecimento das relações com os países vizinhos no que se refere ao intercâmbio e à cooperação entre forças aéreas;

4 — Possibilitará a ampliação do apoio aéreo através do CAN às regiões não atendidas, em favor da integração nacional; e

5 — Não há choque no que diz respeito ao Projeto Calha Norte, considerando que este existe para o desenvolvimento da faixa de terra ao norte dos rios Amazonas e Solimões, bem como para a segurança desta área.

III — Convém ressaltar, entretanto, os seguintes pontos:

1 — Os acordos internacionais devem acontecer antes e não depois da criação da Lei Interna que prevê tais acordos, pois estes poderão não ocorrer;

2 — A forma de aproveitamento das terras, proposta no presente projeto de lei, está contida na Lei nº 4.504, de 30 de Novembro de 1964 — Estatuto da Terra —, o que bastaria a aplicação de legislação já existente;

3 — No tocante ao sistema viário proposto, seria desejável um estudo mais profundo, no tipo mais adequado, a ser adotado; e

4 — A implantação do projeto carecerá de ações paralelas que visem eliminar alguns reflexos negativos, com possível utilização de meios aéreos, tais como o contrabando o tráfico de drogas, o garimpo ilegal e possíveis movimentos guerrilheiros.

Maj. Brig. do Ar — *Mário Fernando Cecchi,*
Vice-Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica

DBN/TJFM
Cópias:
2SC4.....2
Prot.Ost.....1
Total.....3