dades semelhantes, porém, mais estacionárias, como são a quase totalidade delas.

Os metropolitanos tornam-se mais necessários nas cidades maiores e de subúrbios mais afastados, mas de plantas irregulares e logradouros afastados difíceis de ampliar e corrigir, e sem de planos antigos, anteriores aos veículos modernos e às concepções urbanísticas contemporâneas. Exatamente as condições de São Paulo. Por tudo isto, está esta Capital no ponto justo de fixar o plano do seu metrô, de tomar sérias medidas preventivas, e de iniciar, prudentemente, as suas primeiras linhas:

4 — A solução "metrô" para o transporte urbano é solução essencialmente popular, de massa, tendo em vista sobretudo a população suburbana. A solução "descentralização", puramente teórica e regulamentar, deve ser animada, mas seu alcance é pequeno, sua experiência é mínima e insuficiente para o problema específico. E' a solução moderna das "artérias expressas", embora simultâneamente aconselhável onde a topografia a ensejar, é também insuficiente, e até inadequada no caso, por atender preferencialmente a população rica, por custar mais e transportar menor número de passageiros, e de agravar os dois grandes problemas, de tráfego e do estacionamento central. Evidentemente um sistema metropolitano não póde resolver tôda a questão do transporte urbano pois muito ainda caberá aos sistemas superficiais, inclusive, dentro de certos limites, às ferrovias; mas será sempre uma parte importante do sistema, aliviando os meios restantes e o congestionamento.

5 — O metropolitano paulista, de acôrdo com as idéias da atual administração municipal, será um empreendimento prudente, não uma grande aventura, como esteve para ser cometida em períodos anteriores. Tanto pela seriedade do problema, como pelas dificuldades financeiras do município, não pensa a Prefeitura que seja indispensável um ataque total e precipitado do plano. Embora a velocidade e a escala de ataque possam ser aumentadas e proporcionadas a facilidades que forem encontradas, a idéia oficial é de começar prudentemente por medidas de previsão (fixação do projeto, reserva das faixas, coordenação de obras e canalização, aquisição de áreas, etc.), e apenas por uma ou duas linhas iniciais, mais urgentes ou mais fáceis, o resto seguindo-se depois gradualmente, à medida que cada setor urbano apresente as condições necessárias de sucesso econômico.

6 — O plano básico atual compreende três grandes linhas diametrais, que no Centro tangenciam e rodeiam o núcleo comercial: Santo Amaro-Cantareira ou linha Sul-Norte; Penha-Lapa, ou Leste-Oeste; Santo André-Itapecerica (ou Francisco Morato), ou Sudeste-Sudoeste. Há previstos dois ramais principais, afora outros ramais, ligações, pátios, etc. ainda a serem detalhados. O esquema geral assemelha-se, em planta, ao de Milão.

O sistema paulista está concebido em anteprojeado na extensão de cêrca de 102 quilômetros, mas, naturalmente, um esquema nunca é definitivo e total, mas apenas uma etapa e uma orientação.

Importa observar que o metrô paulistano prevê apenas 25,3% dessa extensão em túnel (23% em túnel raso, e 2,3% em túnel profundo), 33,60% em elevado, e 36,10% em superfície, trincheira ou atêrro. Quer isto dizer que será um metrô econômico, pois as linhas subterrâneas são muito mais caras que as elevadas, e as elevadas muito mais caras que as superfícies. Ao contrário do que pensam muitos, o característico dos metrôs não são as linhas subterrâneas, mas a inexistência de cruzamentos de nível, as boas condições técnicas (curvas amplas, rampas suaves), estações bem espaçadas, boa sinalização, tudo permitindo grande velocidade e intervalos mínimos de passagem. Há vantagem em reduzir as extensões subterrâneas, menos agradáveis e mais caras, só mantidas no centro, nos pontos monumentais ou estèticamente interessantes. As estruturas elevadas de hoje, convenientemente estudadas e centro de vegetação, nada têm de comum com as antigas, metálicas, ostensivas e ruidosas, que têm sido removidas e substituidas p. ex. em Nova Iorque e Chicago.

7 — A primeira linha paulistana, por ordem de execução, deve ser a Sul ou de Santo Amaro, não a mais urgente sob o ponto de vista do transporte, porém a mais fácil e econômica, e que, no momento, se entrosa com o projeto da avenida 23 de Maio (antiga Itororó). Os dois projetos deve ser, assim considerados e executados conjuntamente.

A segunda linha, cronològicamente, será a Norte, destinada a substituir a antiga Cantareira, hoje tramway anexado à E. F. Sorocabana; e terceira será a linha Leste, que poderá ser estendida a Oeste até a praça da República e, depois, até Marechal Deodoro. A primeira e segunda, construíveis separadamente, serão depois interligadas através do vale do Anhongabaú, formando uma diametral completa. As linhas restantes, mais difíceis caras, serão as últimas. Há variantes e aspectos complementares, com que seria inútil sobrecarregar esta exposição.

8 — O metropolitano, embora, predominantemente local, não é ou não deve entretanto ser "sòmente" municipal, por motivos evidentes:

a) — A grandeza e importância do empreendimento, que ultrapassa a capacidade municipal.

b) — O agravamento desta desproporção devida à situação momentânea da finança municipal, e isto justamente em momento em que não se podem mais postergar as primeiras medidas.

c) — O fato de ser São Paulo a capital do Estado e sede do Govêrno, o que lhe acarreta obrigações e responsabilidades maiores, quer diretas em relação às instalações governamentais, quer indiretas, em relação ao papel que adquire diante do tráfego, do comércio, de afluxo de população (em grande parte despreparada) e do turismo.

d) — O fato de, como Capital, sofrer o Município enorme prejuízo ao perder, entre outros recursos, os 30% da diferença das arrecadações dentro das suas divisas. Êsse prejuízo, que atinge a ordem de grandeza do seu próprio orçamento, é, além disso, anual, atingindo o deficit acumulado tal importância (cêrca de 20 bilhões de cruzeiros só nos últimos 10 anos) que parece já irrecuperável, e motivo de todo o atraso da cidade em obras e serviços.

e) — O fato de ter estado o Município da Capital totalmente à margem de tôda, já não diremos ajuda, mas restituição e colaboração financeira por parte do Govêrno, por moticos diversos, políticos ou outros que sejam.

E' sabido que mesmo os auxílios alegados pela bem organizada publicidade do Govêrno, são meramente imaginários. As operações, p. exemplo do Banco do Estado, com a Prefeitura, têm-se resumido a operações bancárias normais, para uma emprêsa (C. M. T. C.), nas quais o devedor duvidoso é substituido por um melhor e saudável — vantagem para o Banco portanto. Cabe recordar que a CMTC não é invenção só municipal, mas antes Governamental (interventoria Macedo Soares), justamente quando era secretário municipal o atual Governador. A CMTC não é menos um problema social e de ordem púolica que um de transporte, cujos defeitos aliás não são próprios, mas decorrentes sobretudo do regime (companhia política e eleitoral, a não ser na administração atual) e do seu papel de sustentáculo do transportes nas linhas e nas horas más é deficitárias, a que fogem as companhias particulares. As importâncias empregadas pelo Estado no serviço de agua e esgôtos da Capital, ao município, também não têm constituido favor ao município: é serviço que, por motivos técnicos, o Estado acertadamente chamara a sí, mas que é auto-suficiente, e que aliás anda muito atrazado em relação ao desenvolvimento urbano, tanto em área servida como em qualidade, o que é verificável pelas falhas de fornecimento, pelo revolvimento contínuo das ruas, e pelos vasamentos que solapam a pavimentação em todos os bairros.

A propalada doação de uma faixa para o metropolitano, no Ibirapuera, noticiado como auxílio de 80 mil contos, resume-se a uma servidão de passagem de faixa que, como estava em comodato gratuito e por 60 anos na realidade era computável pelo valor zero. Equivalente a essa faixa são as áreas de ruas ocupadas pelo Estado para a sua estação de tratamento da Boa Vista.

A transferência, para o Município, de uma faixa perimétrica, onde o imposto rural do Estado foi substituido pelo predial e territorial municipal igualmente não foi nenhum favor: apenas cumprimento de um dispositivo expresso da Lei Orgânica e consequência indiscutível e automática das condições materiais do desenvolvimento urbano. E houve até atrazo de muitos anos nessa transferência, durante os quais o Estado esteve arrecadando o que não mais lhe pertencia.

A Canalização do Tietê, obra essencialmente estadual, ao menos no seu aspecto hidráulico, tem sido custeado inteiramente pelo Município.

Empréstimo para obras públicas, pleiteadas pela Prefeitura na Caixa Econômica Estadual, também não foi concedido, não obstante a Capital concorrer com 60% dos depósitos e o Interior (que só no ano passado recebeu, por suas Prefeituras, 2 bilhões e 300 milhões) concorrer sòmente com 40%.

Nestas condições, se o Estado vier agora a destacar uma ínfima parte do seu orçamento — 4 bilhões de cruzeiros — para auxílio ao metrô êle nada estará praticando mais que uma reparação parcial pelo que tem deixado de colaborar, e, sobretudo, pelos 30% que anualmente leva do Município por mercê de uma iniqua faculdade constitucional. Quatro bilhões de cruzeiros não representam mais de 4 mêses daquêle descaminhamento dos 30%, que dura 15 anos

Convém notar que outros govêrnos já, por vêzes, colaboraram com o Município, visando obras que, normalmente municipais, eram então reconhecidas de alcance e importância geral: foi o caso das obras Comemorativas do Centenário da Independência, no Ipiranga (1918-1924) e a remodelação do Centro (1911). Em ambos os casos os resultados foram magníficos e a Cidade ficou agradecida aos homens que a melhoram e embelezaram com visão de estadistas: Oscar Rodrigues Alves e Padua Sales, ambos então secretários estaduais.

8 — O desenvolvimento urbano, a elevação contínua de edifícios pequenos e arranha-céus, exige do poder público a previsão muito antecipada dos planos urbanísticos, e a preservação das faixas e áreas necessárias. Isso se verifica sobretudo no caso do metropolitano; e, mesmo neste momento, a Prefeitura, embora ainda sem lei e sem recurso, está entrando em entendimento com alguns particulares procurando evitar construções, que, do contrário, tornar-se-ão obstáculos e objeto de expropriações onerosíssimas. Todo recurso adiantado agora à Prefeitura, para tal efeito, será assim precioso, porque equivalerá a grande economia futuras, e será até criminoso negá-los.

9 — Além da grandeza e significação geral de empreendimento, o metropolitano da Capital interessa ao Estado pelo simples fato de êste também na realidade, ser parte, por duas razões evidentes: 2) Algumas linhas devem atingir e penetrar municípios vizinnos, com a linha Norte, que adentrará Guarulhos; a linha SE, que chegará até Santo André; e a linha SO, que atingirá a divisa de Itapecerica. Esses fatos, e mais a necessidade de uma coordenação de transportes nos pontos terminais, tornam multimunicipal e estadual um empreendimento à primeira vista apenas da Capital. b) A Linha Norte do metrô resultará de uma adaptação da linha antiga Cantareira, que é estadual. Muitos projetos tem sido feitos para esta linha, desde a sua transformação em estrada ferro de verdade, com bitola larga e grandes prolongamentos, até a eliminação dos trilhos e simples aproveitamentos do leito para uma rua ou avenida. O atual projeto municipal prevê a sua transformação em linha metropolitana, que integrará o sistema completo. E' claro que não será aplicável aqui a solução simples do Tramway do Guarujá, onde não havia rêde geral, nem o problema do transporte urbano de massa. Há uma terceira razão da colaboração estadual, como da federal: a necessidade de certo entrosamento com os serviços ferroviários de subúrbio constituição de estações conjuntas e de plataformas conjugadas, para baldeações rápidas. Um caso típico, logo na primeira linha prevista, é a da estação do Socorro, em Santo Amaro, à margem do canal. Aí a maioria dos passageiros suburbanos vindos pela Mayrink-Santos (Cidade Dutra, Parelheiros, Eng. Marsillac, etc.) poderão se transferir para o metrô, que os levará e distribuirá diretamente no Centro.

9 — Sob o ponto de vista financeiro a situação da Prefeitura é má, e piores ainda as suas perspectivas, de reformas relativas à discriminação nacional de rendas, e aos impostos internos, não se realizarem. Já tem explicado abundantemente o Prefeito, expondo e analisando cifras irrefutáveis, que no sistema vigente as despesas cresceram com a inflação, e os impostos tendem a diminuir em valor real ou aquisitivo, agravando-se cada vez mais a situação. O Prefeito tem reclamado a mudança da atual discriminação nacional, mas é sabidamente objetivo difícil e demorado, que as necessidades prementes da cidade não podem esperar. A principal medida reclamada nesse campo é a eliminação do dispositivo constitucional (art. 20), que exclue as capitais do recebimento de 30% do excesso da arrecadação estadual em cada município.

Relativamente ao regime tributário do próprio município, o Prefeito já está pedindo à Câmara Municipal a nova lei do imposto de industrias e profissões. A modificação essencial pleiteada é a da sistemática dêsse tributo, que passará a basear-se no movimento econômico das empresas. Isto, além de maior objetividade e segurança para o contribuinte, terá o efeito de atrelar o tributo à inflação, permitindo que êle acompanhe automàticamente a elevação dos preços, ao contrário do sistema vigente, em que as Prefeituras dispõem habitualmente só dos tributos estéticos e inelásticos, ao passo que os Estados e a União, aquêles com o imposto de vendas e consignações, esta com os de renda e consumo, reagem fàcilmente à desvalorização do dinheiro. Mas tudo isto é de consecução demorada, em parte até problemático, e um enorme deficit acumulado já existe na finança municipal, o que representa um atraso enorme e pràticametne irrecuperável de obras e melhoramentos. De tudo resultam as cifras atuais das arrecadações no Município: porcentualmente, do total, 52% para a União, 40% para o Estado, e apenas 8% para o Município. Por cabeça, o fisco federal leva (1960) 14 mil cruzeiros anualmente, o estadual 12 mil, e o município pou mais de dois mil. A União não presta no município nenhum serviço visível; o que gasta aqui é quase só em tropa e funcionamento fiscal, e entretanto arrecada mais da metade do total, já não falando do que sai pelos institutos, Liga Brasileira de Assistênica e confisco cambial. O Município, que deve satisfazer à maioria das necessidades concretas e visíveis da poulação, fica apenas com 8%. Evidentemente, com tal discriminação, êle não pode e jamais poderá dotar a cidade dos melhoramentos e serviços necessários, e colocá-la em pé de equivalência com metrópoles civilizadas do mundo. E cada vez aumentará a distância entre o que ela precisa e o que ela poderá fazer. O assunto está exposto de maneira muito clara e quantitativa nos 3 folhetos anexos, de Milton Improta e René Zmekol.

A conclusão é que a colaboração estadual, além do tôdas as razões enumeradas, tem mais esta, de auxiliar a finança municipal, enquanto as revisões tributárias pleiteadas não se efetuam. E nenhuma colaboração mais natural, mais fácil, mais justa e compensatória, que essa, objeto do projeto de lei 181. Nêle, o ilustre autor, reafirma uma idéia que, já apresentada noutra ocasião, alcançou o apoio e a simpatia unânime da população, da imprensa, dos órgãos da classe e das sociedades cívicas.

Sala das Comissões, 25-10-61.
(a) **Onofre Gosuen** — Relator
Aprovado o parecer em reunião de 26 de outubro de 1961.
(a) **José Costa** — Presidente — **Benedito Matarazzo** — **Dante Perri** — **Onofre Gosuen** — **José Costa** — **Lavinio Lucchesi** — **Vicente Botta** — **Jairo Azevedo.**

PARECER N. 2.575, DE 1961
Da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre a Moção n. 68, de 1961

O nobre deputado Bento Dias Gonzaga, interpretando o pensamento dos moradores do distrito de Paraisolândia, no município de Charqueda, objetiva com a presente Moção, obter das autoridades federais competentes as providências que se fazem necessárias, no sentido de ser instalada naquela localidade uma agência postal.

Paraisolândia é realmente um distrito dos mais expressivos do nosso Estado, não sòmente pela sua densidade demográfica, como pela sua posição económica.

A presente Moção, por representar fielmente as justas aspirações dos moradores daquele distrito, deve ser acolhida por esta Augusta Assembléia, desde que adotada a seguinte

Emenda

Onde se lê: "Presidente da República Dr. Jânio Quadros" leia-se "Presidente do Conselho de Ministros".

E' o nosso parecer.
Sala das Comissões, em 25-10-1961.
(a) **Germinal Feijó** — Relator
Aprovado o parecer em 26-10-61.
(a) **José Costa** — Presidente — **Benedito Matarazzo** — **Dante Perri** — **Onofre Gosuen** — **José Costa** — **Lavinio Lucchesi** — **Vicente Botta** — **Jairo Azevedo.**

PARECER N. 2.576, DE 1961
Da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre a Moção 69, de 1961

De acôrdo com a Moção do Dep. Jacob Pedro Carolo, visando acelerar os trabalhos de construção da B.R.-106.

Sala da Bancada, 11-10-61
(a) **Jéthero Faria Cardoso** — Relator
Aprovado o parecer em reunião de 26-10-61
(a) **José Costa** — Presidente
Benedito Matarazzo — **Dante Perri** — **José Costa** — **Lavinio Lucchesi** — **Vicente Botta** — **Jairo Azevedo** — **Onofre Gozuen**

PARECER N. 2.577, DE 1961
Da Comissão de Obras Públicas e Transportes e Comunicações, sôbre a Moção 80-61

Julgo de inteira procedência a Moção do nobre Deputado Costábile Romano visando criar as condições necessárias para a reabertura da estação radiotelegráfica de Altinópolis.

Sala das Comissões, 11-10-61
(a) **Jéthero Cardoso** — Relator.
Aprovado o parecer em reunião de 26-10-961
(a) **José Costa** Presidente.
Benedito Matarazzo — **Dante Perry** — **Onofre Gosuen** — **José Costa** — **Lavinio Lucchesi** — **Vicente Botta** — **Jairo Azevedo**

PARECER N. 2.578, DE 1961
Da Comissão de Assistência Social, sôbre a Moção n. 81, de 1961

A ilustre parlamentar Tereza Delta objetiva, com a presente Moção, apelar ao Presidente da República no sentido de que seja prestada, pelo IAPI, assistência aos contribuintes da Prefeitura Municipal de São Bernardo do Campo.

Justificando a Moção em tela assim se manifesta a sua ilustre autora: "O que ocorre com os trabalhadores municipais de São Bernardo do Campo, município dêste Estado, é deveras revoltante. Mensalmente são descontados dos seus vencimentos quantias enormes destinadas ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários. Tais descontos, dizem os administradores da Prefeitura, são efetuados para que os servidores do município possam ter assistência médica, hospitalar ou de qualquer natureza, quando delas tenham