

aumentou em mil doentes, tendo hoje 17 mil doentes. Urge, portanto, desconcentrar 4 mil doentes. O deputado Hilário Torloni, V. Exa. e este deputado decidiram, há 5 dias, portanto antes da visita do novo Secretário da Saúde a Franco da Rocha, pela abertura de um crédito especial, que propiciará a constituição de convênios com entidades particulares de assistência aos doentes mentais, com a Federação das Misericórdias do Estado de São Paulo e com os hospitais que realmente cuidam e tratam do doente mental. Por este processo de convênios, nós desconcentraríamos nada menos que 4 mil doentes, com a abertura de um crédito especial. Destaco, neste trabalho, a decisão do líder do governo, deputado Hilário Torloni, e de V. Exa., e nós, ocasionalmente na liderança da minoria parlamentar, tínhamos decidido por esta medida, aliás já consumada.

Faço estas declarações, Sr. Presidente, para alertar a opinião pública de que, na realidade, como a imprensa noticiou, a notícia da imprensa é fidedigna; as obras caminham bem em Franco da Rocha. Existe, entretanto, a superlotação. Quero, desta tribuna, declarar, ao ensejo do encerramento da Comissão Parlamentar, o que ocorrerá no dia 10, em que essa desconcentração será objeto de um trabalho definitivo, que não demorará muito, através dos convênios que já estão sendo preparados com nada menos de 20 hospitais particulares e 10 Santas Casas de Misericórdia.

Assim posto o problema, quero encerrar as considerações para finalmente tecer os últimos enclinos nesta sessão, pois ocuparei a tribuna no Grande Expediente para expor o relatório, ao ex-Secretário Zeferino Vaz, ao ex-Secretário Fauze Carlos e, por que não dizer? ao deputado Scalaman-dre Sobrinho, cujo projeto criando os anexos psiquiátricos, portanto, estabelecendo a idéia central do problema, encontra-se nesta Assembléia para votação em segunda discussão. Portanto, este problema do doente mental foi encarado por esta Assembléia Legislativa e pelo Secretário, a que me referi, brilhantemente, com cuidado — e é preciso que se destaque, para que a opinião pública saiba, que na realidade a desconcentração se fará agora imediatamente com os recursos que foram postulados pela Assembléia Legislativa.

Encerro as considerações, esperando que com a aprovação da emenda apresentada ao projeto, com 39 assinaturas, há 4 ou 5 dias, seja solucionada a questão.

O SR. PRESIDENTE — Responderam à verificação de presença 40 Srs. deputados. Há "quorum" para o prosseguimento da presente sessão.

Ordem do Dia.

Proposição em regime de prioridade: Entra em 2.ª discussão adiada o Projeto de lei n.º 413-61, apresentado pelo Sr. Governador, dispondo sobre aprovação de contrato de abertura de crédito entre o Banco Nacional do Desenvolvimento e reaparelhamento da Estrada de Ferro Sorocabana. Pareceres nos 2.313-62, e 1.612-63, respectivamente de relator especial e da Comissão de Finanças, favoráveis.

O SR. PRESIDENTE — Está em discussão. Para discutir, tem a palavra o nobre deputado Araripe Serpa, que cede seu tempo ao nobre deputado Sanches Postigo.

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente e nobres deputados...

O Sr. José Felício Castellano — O nobre deputado permite uma intervenção?

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — Tem V. Exa. a palavra.

O Sr. José Felício Castellano — Agradeço. Desejava mesmo classificar o aparte de uma verdadeira intervenção, permitindo-me que a fizesse neste instante, pois desejava eu, em seguida às palavras do nobre deputado Farabullini Junior, levantar uma questão de ordem ao Sr. Presidente. Então, essa intervenção tomaria, por assim dizer, a forma de uma questão de ordem, se me permitisse o nobre deputado que ocupa a tribuna.

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — Aparte ou intervenção, será sempre agradável.

O Sr. José Felício Castellano — Muito obrigado a V. Exa., Sr. Presidente. Ouvimos, com a máxima atenção, as palavras do nobre deputado Farabullini Junior, que merece, pelo que é nesta Casa, pelo que tem sido, e sobretudo agora, pelo que vem fazendo à frente da Comissão que investiga os problemas referentes aos doentes mentais, especificamente do Juqueri, o nosso respeito, os nossos aplausos e mais ainda a nossa admiração. Mas disse S. Exa. que o problema da construção dos hospitais de Araraquara e Rio Claro já está, no que respeita à consignação de verbas, perfeitamente resolvido. Todavia, Sr. Presidente, animado pelo interesse que V. Exa. demonstrou através da longa conversa que mantivemos na manhã de ontem sobre os problemas administrativos de São Paulo, especificamente sobre os problemas de assistência hospitalar, como, por exemplo, do Hospital de São Paulo, desejo levantar uma questão de ordem.

Esta questão de ordem é mais dirigida ao deputado Ciro Albuquerque do que ao Presidente desta Casa, é mais dirigida ao deputado Ciro Albuquerque que conhece de perto este problema, demonstrando, na manhã de ontem, tanto interesse sobre o assunto, demonstrando profundo conhecimento dessa intrincada situação da assistência aos doentes mentais no Estado de São Paulo.

A questão de ordem, que endereço diretamente ao deputado Ciro Albuquerque, Sr. Presidente, é no sentido de que, como deputado e como Presidente desta Casa, possa intervir junto ao Poder Executivo para ex-

tirar umas dúvidas que ainda existem. Recebi notícias, no correr da semana que se findou, também confirmadas no correr desta semana, de que havia, no tocante à construção do Hospital Regional Psiquiátrico de Rio Claro, uma dúvida quanto a se o terreno havia sido vetado. O terreno, Sr. Presidente, já está com terraplenagem concluída, onde o governo do Estado gastou cerca de 30 milhões de cruzeiros. Esta notícia, pois, colocou a cidade de Rio Claro e os municípios vizinhos em verdadeiro sobressalto. Endereçaria, então, respeitosamente a V. Exa., que demonstrou tanto interesse e tanto conhecimento sobre este assunto, deputado sensível às causas populares, principalmente às humanas, solicitação no sentido de que se dirigisse ao Sr. Governador do Estado para dissipar esta dúvida que assalta não só o representante de Rio Claro, mas toda a população da media paulista, que se vai beneficiar com a construção daquele hospital, que precisa ser efetuada o mais breve possível, face à situação aflitiva daquela população. Endereçaria, pois, respeitosamente, a V. Exa. esta questão de ordem, agradecendo a gentileza e a atenção do nobre deputado que ocupa a tribuna.

O SR. PRESIDENTE — A Presidência procurará obter esclarecimentos sobre a dúvida do ilustre deputado José Felício Castellano e posteriormente transmitirá a S. Exa. as informações sobre a questão dessa área para o hospital psiquiátrico na cidade de Rio Claro.

Continua com a palavra o nobre deputado José Sanches Postigo.

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente e nobres deputados, tendo em mãos o processo relativo ao empréstimo da Estrada de Ferro Sorocabana e por deferência toda especial do nobre deputado Araripe Serpa, volto a esta tribuna para sacar sobre o futuro, para trazer esclarecimentos que talvez venham a concorrer para solução do caso deste empréstimo, a que, em princípio, sou inteiramente favorável. Considero-o, contudo, inoportuno neste momento, pelas considerações que apresentarei no decorrer desta minha oração.

A Sorocabana necessita, realmente, ser reaparelhada. Serve essa estrada, serão a mais rica, a uma das mais ricas zonas do nosso Estado. Lá, sentimos a fecundidade das suas terras, acompanhada do calor do trabalho do paulista, que leva no seu sangue aquele mesmo entusiasmo dos bandeirantes, tanto assim que não só se expandiram na alta Sorocabana, como avançaram pelo Paraná e hoje levam para Mato Grosso o progresso, a grandeza e a cultura. A Sorocabana em si tem um significado todo especial e preponderante na economia de São Paulo. Podemos afirmar que já em 1955, num levantamento do consumo de carne na capital de S. Paulo, a Estrada de Ferro Sorocabana concorria com cerca de 60% do abastecimento, enquanto todas as demais estradas juntas obtinham unicamente 40%.

E a Sorocabana, indiscutivelmente, o maior celeiro algodoeiro do Estado de São Paulo. A Sorocabana tem ainda grandes culturas em plano secundário, como a mamona, que, por uma coincidência notável, dadas as falhas estatísticas da nossa Secretaria, em 1941, quando o mundo estava conflagrado, tivemos oportunidade de saber que o maior município produtor de mamona do universo, Santo Anastácio, estava localizado na Sorocabana. Essa estatística foi propagada pela BBC de Londres e no entanto, mesmo aqui, dentro de São Paulo, ignorávamos esta privilegiada situação de uma das cidades da Sorocabana.

Lembramos que há mais ou menos 20 anos, na Estação Julio Prestes, se afixavam gráficos em relevo com planas para a retificação e eletrificação da Sorocabana até Presidente Epitácio. Este plano deveria estar concluído em 1954 e vemos hoje, com tristeza, que a não execução desse plano colocou a Sorocabana, que tudo tem para ser uma estrada altamente lucrativa, no rol das estradas deficitárias. Com o aumento das nossas rodovias, sentimos ainda mais que a retificação e a eletrificação da Sorocabana seriam não só um benefício para aquela região, mas um benefício para o Estado, para a própria União, por quanto o transporte que podia ser feito através de composições movidas a eletricidade praticamente, digamos, movida a água, que as hidrelétricas são movidas a água, esta estrada que podia estar transportando toda a produção da Sorocabana, num teor econômico muito baixo, tem que ceder grande parte desses transportes a caminhões para que venham por rodovia trazendo o alto consumo de óleo cru e gasolina, trazendo o consumo de divisas e assim, como disse há pouco, não só o benefício regional, porque a Sorocabana reaparelhada estaria melhor servindo às populações da região da Sorocabana, como também estaria fazendo uma grande economia para o erário estadual, que tem que recorrer ao deficit que essa companhia apresenta, e nacional, porque estaríamos poupando estas divisas, que são consumidas para transportar mercadorias, que poderiam vir por essa ferrovia.

Assim, este empréstimo para o reaparelhamento da Sorocabana é necessário, mas voltando ao que dizia, na última vez que estive nesta tribuna, citando que esta Casa legisla com um princípio profundamente humano, achamos que este projeto é inoportuno, porque dentro da própria Sorocabana há um problema mais importante a ser resolvido no momento: é o problema humano, que se sobrepõe ao problema material e ao reaparelhamento da estrada. São os ferroviários da Sorocabana, que suspendendo a greve, voltando ao trabalho, estão há 10 dias aguardando ao menos uma palavra, ao menos um pronunciamento do Sr. governador, para que atenda as suas reivindicações. Estamos que essa classe, que suspendeu a greve, que afligia e que prejudicava aquela região, con-

fiante nas promessas feitas, de que o Governo só parlamentarizaria com os ferroviários em trabalho, retornaram ao trabalho. No entanto, até o momento, o que se viu foram punições, ameaças, e não é este, Srs. deputados, o modo de se resolver e de se atender a uma classe que sofre a injustiça de uma situação desigual diante da remuneração que percebe. Os ferroviários da Sorocabana aguardam confiantes que o Sr. Governador volte os olhos para os seus problemas, para as suas reivindicações, que são justas, justíssimas, tanto que o nobre deputado Hilário Torloni, desta tribuna, reconhecia que a greve dos ferroviários da Sorocabana era justa. Se era uma greve justa, se foi uma greve justa, é lógico que tenha suas reivindicações atendidas.

Esperamos que haja a interferência do Sr. Presidente desta Casa, do líder da maioria, junto ao governo, para ver se se chega a uma acomodação das pretensões dos ferroviários da Sorocabana, porque justíssima foi a greve, justíssima é o que eles pedem. E não devemos levar este assunto para o campo meramente político, porque seria demasiadamente perigoso que todas as reivindicações, que todas as vezes em que funcionários ou trabalhadores recorrem ao direito justo de greve, fossem castigados e punidos, em vez de serem atendidas as suas reivindicações. Isto não pode absolutamente ser levado para o terreno político. E é isto que queremos, como já dissemos: despir a greve da Sorocabana de qualquer colorido político e que haja um entendimento entre o Governo do Estado e a ferrovia; que determine o chefe do Executivo aos seus assessores que atendam os ferroviários da Sorocabana.

O empréstimo, motivo deste projeto, deve ser aprovado. Deve ser aprovado no tempo oportuno, porque peca a sua apresentação, no momento, pelo mesmo defeito que apresentava o projeto que criava a Secretaria de Turismo: a inoportunidade de sua apresentação. E assim, sentimos que a Sorocabana reaparelhada e em condições de servir à sua zona, estará servindo não só a uma região, estará servindo ao Estado, estará servindo à Nação, porque sabemos nós que grandes centros populacionais, como S. Paulo, necessitam não só de seu abastecimento como também de transporte para expedir a sua produção. Sua indústria, se não tiver meios de expedir a sua produção para as áreas de consumo — e coloco a Sorocabana como uma grande área de consumo — terá que acumular a sua produção, com grande prejuízo econômico. De forma que a aceleração da escoação da população é uma necessidade tanto para as zonas produtoras como para as zonas consumidoras.

Este projeto traz em seu bojo, como dissemos, a possibilidade de grande economia de divisas. Isto precisa ser maduramente ponderado, porquanto deveria, em parte, não só destinar-se a material rodoviário mas a fazer retificação e eletrificação da própria Estrada de Ferro Sorocabana até Presidente Epitácio.

Ainda mais: a importância da Sorocabana, que liga o Estado de Mato Grosso a São Paulo, assume um aspecto especial, porquanto a zona Sul de Mato Grosso, onde a produção cresce animadamente, terá, como um dos meios de escoamento, Presidente Epitácio e, consequentemente, a Sorocabana, mormente sabendo-se que duas são as pontes que ligam São Paulo a Mato Grosso: uma pronta e outra em construção. A ponte em construção, ficará terminada, possivelmente, em maio de 1964 e será um convite aos produtores do Sul de Mato Grosso para que, por ali, tragam a sua produção para São Paulo. E mais ainda: intensificando-se a entrada de produtos de Mato Grosso em São Paulo, não só a produção paulista da Sorocabana virá trazer uma sobrecarga de transportes, o que fará com que o escoamento seja feito também por meios rodoviários. E é exatamente o que devemos combater: o aumento do transporte rodoviário, porque zonas ricas em mananciais de água, que poderão proporcionar energia, em virtude das usinas hidrelétricas que estão sendo construídas, têm uma situação privilegiada para serem eletrificadas.

Mas é necessário que a Estrada seja, antes disso, retificada. Então teremos, não só economia de divisas e combustíveis como ainda uma grande economia do próprio material rodante. Cntaremos também com a redução do trabalho, pois, a eletrificação, encurtando distâncias, dará também uma economia relativa às horas de trabalho. Os operários que precisam trabalhar 12 horas, possivelmente vençam as mesmas distâncias com 8 ou 9 horas de trabalho.

E assim, dentro desse quadro, podemos dizer que a Sorocabana, retificada e eletrificada, deixará de ser uma estrada deficitária para uma estrada altamente lucrativa, porque produção ela tem. E o seu modo primitivo de construção, o seu modo antiquado, o seu feito com inúmeras curvas e desvios, o que prejudica a celeridade do seu transporte.

Podemos citar, como ponto de referência, o seguinte trajeto: desta Capital, até Santo Anastácio, por estrada de rodagem, são 597 quilômetros; pela estrada de ferro, são 778 quilômetros.

Portanto, haveria uma economia de 30% no percurso que é feito em 18 horas. E isto traria uma economia, "ipso facto", de 30% nos salários pagos, eliminaria o combustível e traria também uma economia de 30% no desgaste do material rodante. Enfim, são dados claros, inofismáveis que nos trazem o panorama indiscutível de que a melhoria preponderantemente a retificação e eletrificação da Sorocabana, seria de grande economia para as finanças estaduais. Não só resolveria o problema economicamente, como viria trazer também maior conforto, maior rapidez nas comunicações entre a gente daquela região e esta Capital.

Sr. José Lurtz Sabiá — V. Exa. permite um aparte? (Assentimento do orador) — Nobre deputado, membro do nosso partido e da coligação que disputo as eleições passa-

das. V. Exa., como representante da Alta Sorocabana, conhece o problema muito melhor do que este deputado que neste instante tem a satisfação de apartear-lo. Há poucos dias, visitei aquela região e, conversando com alguns engenheiros, ouvi deles que há um traçado na Sorocabana entre a cidade de Botucatu e Assis, ou mais precisamente, entre Ourinhos e Assis, em que, se o governo quisesse, realmente, fazer economia e descontar 20 e tantos quilômetros, teria possibilidade de fazê-lo. Não sei se V. Exa. está a par do problema, mas creio que sim. Gostaria de ouvir de V. Exa. se conhece o problema do novo traçado da ferrovia, que, até o presente momento, o governo não se interessou em executá-lo. Disseram aqueles elementos que a eletrificação daquele trecho representaria um pesado onus para o Estado, enquanto que o aproveitamento daquele trecho diminuiria a distância em 20 ou 30 quilômetros, diminuindo, consequentemente, as despesas da ferrovia. V. Exa. tem ciência desses fatos?

O SR. JOSÉ POSTIGO — Eu estava há pouco argumentando sobre a retificação, que é a economia através de retas. E esse trecho citado por V. Exa., como muitos outros trechos desta ferrovia onde ainda o desvio das retas é muito maior, porquanto, ao que consta, quando construída a Sorocabana, o contrato foi feito por quilômetro e o empreiteiro procurava fugir a todas as obras de arte fugindo a rios, a valas e, assim, a estrada se estendia como uma cobra, desviando-se de todos os obstáculos que se ofereciam, porque o preço era o mesmo transportado ou não o obstáculo. E assim, a estrada, na sua construção, não obedeceu a um critério rigoroso, em que se leva em consideração o consumo da energia, do combustível, o desgaste do material rodante. E é exatamente isto que eu peço a esta Casa, sacando a longo prazo, porque considero inoportuno, no momento, este projeto, embora ele mereça todo o apoio. Fazia considerações para que compreendessem o alcance econômico, não só para a região mas para o Estado e para a União, da retificação e eletrificação da Sorocabana. É uma das mais ricas zonas do Estado. Citei há pouco numerosos estabelecimentos. Já em 1955, quando Prefeito da cidade, eu pleiteava um frigorífico do governo federal. Com dados obtidos no Frigorífico T. Mala, provei que o abastecimento de carne da capital era feito 60% através da Sorocabana.

Isto vem mostrar a pujança da sua pecuária. A Sorocabana é, indiscutivelmente, o maior centro algodoeiro do Estado de São Paulo. A Sorocabana é uma das grandes produtoras de amendoim do Estado de São Paulo, e uma das grandes produtoras de maçã. E ainda através da Sorocabana que recebemos grande parte da madeira que se destina às construções na Capital. Era exatamente isto o que eu procurava demonstrar. A economia feita através da retificação e eletrificação, daria para pagar todo o custo desta obra, e ainda, futuramente, daria grandes lucros, além de aparelhar condignamente esta estrada de ferro, pois não são só os que moram lá que se servem da Sorocabana, mas também grande parte dos habitantes do Norte do Paraná. Ela é ainda o único escoadouro da produção do Sul de Mato Grosso. A Sorocabana é uma estrada com grandes perspectivas de expansão. E o que se deseja, justamente, é impedir que a produção venha por meio rodoviário, que é o mais caro que temos para transportar a produção que não requeira urgência.

O Sr. José Lurtz Sabiá — Nobre deputado, quando ocupei a tribuna para discutir este projeto, situei a pergunta que fiz a V. Exa. E nas férias parlamentares terei a satisfação de percorrer todo esse trecho e inclusive trazer a esta Casa os dados que conseguirei apurar. Tenho um amigo topógrafo que entende muito bem deste assunto e nós vamos fazer exatamente um apanhado para provar a esta Casa, ao Governo e à direção da Estrada de Ferro Sorocabana, a conveniência da retificação desse trecho rodoviário.

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — Anunciava há 20 anos.

O Sr. José Lurtz Sabiá — Exatamente. E também demonstrarei a conveniência econômica, porque as informações que obtive são no sentido de que esta retificação diminuirá o percurso na base de 30%. Veja V. Exa. que nós fazemos o trecho Ourinhos-Assis, de automóvel, em mais ou menos uma hora, enquanto que pela ferrovia levamos 3 horas. Então, calcula-se que a diminuição no percurso da Sorocabana será da ordem de 30 a 40%, e veja o que representará esta diminuição no trajeto em relação ao plano de eletrificação e manutenção da estrada de ferro. Este trajeto terei oportunidade de vencê-lo nas próximas férias parlamentares para trazer dados concretos a este plenário, porque a verificação "in loco" é fundamental e importante.

O SR. JOSÉ SANCHES POSTIGO — Quero esclarecer, nobre deputado, que embora não seja técnico, parece-me que este trecho é mais difícil, a topografia desfavorável trechos curtos e se considerarmos o custo só destes trechos, a obra ficaria muito cara. Considerando o custo global de toda a eletrificação que se precisa fazer talvez o trecho entre Ourinhos e Assis fique mais caro do que o resto. De forma que não podemos levar em consideração unicamente o estudo de um trecho difícil, de 60 quilômetros, para uma estrada que terá mais 700 na frente. Nestas condições, é preciso levar em consideração que o trecho seguinte da Sorocabana é de topografia favorável a eletrificação e retificação porque não é zona montanhosa, ao contrário, possui poucas montanhas e rios. As obras de arte serão poucas.

Quanto à economia de distância, podemos afirmar com dados seguros, como disse há pouco, que, se tomarmos por referência a cidade de Santo Anastácio, por es-