

do caminhão. Tanto que as normas, especificações e limitações do DNER para as rodovias, para o cálculo de obras de arte, é tonelada por eixo. Assim mesmo, em cada eixo varia o efeito da tonelagem porque um eixo de 10 toneladas que tenha 10 pneus terá apenas uma tonelada por pneu e a carga será uniformemente distribuída, pouco mal causando à estrada.

Não se pode fazer afirmações genéricas e explicar as deficiências e males administrativos do Poder Executivo pelo tamanho da lona que cobre um caminhão. É um raciocínio que escude a verdade.

As estradas antigas, onde se proíbe o tráfego de caminhões pesados, a proibição é devido às obras de arte, pois a maior parte das pontes é de madeira, que não suportariam carga de qualquer tipo, a não ser das velhas, daquelas de 40 a 50 anos atrás. Assim mesmo muitas obras dessas são reforçadas e suportam ainda por algum tempo cargas mais ou menos pesadas. É o caso da ponte de madeira que existe sobre o Rio Sarapuí. Aliás, essa obra foi reforçada em 49, para passar caminhões de 20 toneladas e suportou esses caminhões por uns 4 ou 5 anos, até que se fizesse a ponte de concreto.

Essa argumentação genérica não pode ser tomada em termos ainda do conjunto do peso dos caminhões. Não nego que cargas altas concentradas por eixo pudessem prejudicar o asfalto. Mas não é aí que se localiza o grande mal. Há o caso da Via Anchieta, grande problema com que se defronta hoje a administração pública. Se em menos de 14 anos se esfarelou aquele pavimento, ocasionando o congestionamento generalizado nos fins de semana e mesmo nas horas de maior tráfego, a causa não é de tonelagem, a causa é devida ao tipo do pavimento adotado. Foi pavimentada no tempo que não havia a Petrobrás para produzir asfalto. Tivemos que recorrer ao cimento empregado nas auto-estradas alemãs de 1933, já contra indicado na Europa tendo em vista que o concreto é um elemento muito rígido para assentar-se sobre um solo que é plástico. Quando recebe uma carga o solo deforma e a placa de concreto é trincada. Então uma vez fissurada dali para a frente vai se esfacelando e não há pavimento de concreto que espere alguma que resista a qualquer tráfego mesmo médio. Assim se encontram a Via Anchieta e a Via Anhanguera. É este um tema muito debatido nos meios técnicos de pavimentação. No Brasil o concreto já foi abandonado nas nossas estradas, porque temos a Petrobrás.

Podemos então fazer pavimentação deformável, que acompanha a depressão do solo. Esse o grande problema dessas duas estradas, a via Anchieta e Anhanguera, motivo até de debates nas cadeiras de estradas na Escola Politécnica por vários meses, quanto ao erro ou não dos engenheiros em recorrer ao concreto simples para pavimentar uma estrada de alto tráfego.

Não podemos aceitar a tese do nobre deputado José Costa. Há outro aspecto a ser encarado. É que os nossos meios administrativos não tinham estrutura para pavimentar nossas estradas e não tinhamos técnicos suficientes em muitas regiões do Estado, não tinhamos pedra britada. É o caso da Noroeste. Tivemos que recorrer como base do asfalto o solo cimento porque não dispúnhamos de pedra britada para macadame. O D.E.R. apenas tinha feito duas provas aqui perto de Cotia, num ensaio, em pequena distância. O esforço exigido pelos engenheiros do D.E.R. nas pavimentações maciças, nos ensaios de laboratório foi sobre-humano e muitos trechos dessas estradas não foram coroados de êxito. Outro trecho onde a pavimentação muito sofreu foi do Banhado Grande.

A SRA. PRESIDENTE (Fazendo soar a campainha) — A Presidência pede licença ao nobre orador para informar o Plenário que está esgotado o tempo da presente sessão.

30.ª SESSÃO DA CONVOCAÇÃO EXTRAORDINÁRIA, DA 3.ª SESSÃO LEGISLATIVA, DA 4.ª LEGISLATURA, EM 27 DE DEZEMBRO DE 1961

PRESIDÊNCIA do Sr. Abreu Sodré e Srs. Conceição da Costa Neves e Sr. Chaves de Amarante.
SECRETARIOS, Srs. Carlos Kherlakian e Jacob Zveibil.

O SR. PRESIDENTE — Havendo número legal, declaro aberta a sessão.

As 23,30 horas abre-se a sessão com a presença dos seguintes Srs. deputados: Alberto da Silva Azevedo — Marco Antônio — André Nunes Júnior — Angelo Zanini — Anibal Hamam — Farabulini Júnior — Antônio Sampaio — Araripe Serpa — Augusto do Amaral — Anacleto Barbosa — Bento Dias Gonzaga — Carlos Kherlakian — Arruda Castanho — Cid Franco — Costabile Romano — Cyro Albuquerque — Dante Perri — Leonardo Cerávolo — Lot Neto — Eduardo Barnabé — Osvaldo Santos Ferreira — Francisco Franco — Luciano Lepora — Scalamarandé Sobrinho — Geraldo de Barros — Gustavo Martini — Henrique Peres — Hilário Torloni — Ioshifumi Utiyama — Israel Novais — Jacob Zveibil — Jethero de Faria Cardoso — Bravo Caldeira — Mendonça Falcão — João Sussumu Hirata — Chaves de Amarante — Castelo Branco — José Costa — José Felício Castellano — Magalhães Prado — José Maria Costa Neves — Rocha Mendes Filho — Santilli Sobrinho — Juvenal Rodrigues de Moraes — Lavinio Lucchesi — Leônio Ferraz Júnior — Luiz Roberto Vidigal — Marcondes Filho — Conceição da Costa Neves — Jorge Nicolau — Modesto Guglielmi — Murillo Sousa Reis — Nagib Chalh — Avalone Júnior — Norberto Mayer Filho — Onofre Gosuen — Benedito Matarazzo — Pedro Paschoal — Cardoso Alves — Abreu Sodré — Ruy Junqueira — Semi Resegue — Solon Borges dos Reis — Vicente Botta — Lopes Ferraz — Walter Menk — Wilson Lapa — Arnínio Vasconcelos Leite e Rubens Granja, e ausência dos seguintes Srs. deputados: Alfredo Farhat — Altmar Ribeiro de Lima — Nunes Ferreira — Lincoln Feliciano — Antônio Mastrocola — Antônio Moreira — Padre Godinho — Athé Jorge Coury — Realindo Corrêa — Camillo Ashcar — Fernando Mauro — Cel. Geraldo Martins — Germinal Feijó — Jacob Pedro Carolo — Jairo Azevedo — João Hornos Filho — Leônidas Camarinha — Leônidas Ferreira — Luciano Nogueira Filho — Mário Telles — Maurício Leite de Moraes — Orlando Zancaner e Almeida Barbosa.

O SR. PRESIDENTE — Convido o Sr. 2.º Secretário a proceder à leitura da Ata da sessão anterior.

O SR. 2.º SECRETÁRIO procede à leitura da Ata da sessão anterior, que é considerada aprovada.

— Passa-se à

ORDEN DO DIA

A SRA. PRESIDENTE — Está com a palavra, dispondo de 20 minutos, o nobre deputado Jethero de Faria Cardoso.

O SR. JETHERO DE FARIA CARDOSO — (Sem revisão do orador) — Vejam, Srs. deputados, que não é tão simples o problema da deterioração e deformação dos pavimentos das estradas. Atribuir-se pura e simplesmente essa deformação ao peso dos caminhões é um raciocínio simplista. Fui obrigado a entrar nesses detalhes técnicos. Passei rapidamente por alguns deles e poderia citar outras causas, tendo em vista a maneira como o problema foi colocado pelo deputado José Costa.

Na qualidade de vice-presidente da Comissão de Obras Públicas e Comunicações, não poderia também deixar de alertar os nobres pares a respeito dos aspectos que explicam as deficiências das pavimentações. De modo geral, os defeitos que surgem, as chamadas "panelas" do asfalto, são decorrência de uma pavimentação executada deficientemente no seu aspecto geral. O ilustre deputado Lavinio Lucchesi, homem do interior, sente pela experiência viva, da prática, aquilo que a teoria não deu ao ilustre deputado José Costa. De que adianta uma pavimentação muito bem feita, sobre base estabilizada de macadame hidráulico, se a drenagem da estrada não for bem racional?

V. Exas. poderão tomar exemplos vizinhos: a BR-55, a chamada São Paulo-Belo Horizonte. No trecho de São Paulo, o asfalto, a cada 500 metros, apresenta sérios defeitos. Entra-se em Minas Gerais e se sente uma pavimentação, num longo trecho de mais de 100 quilômetros, que eu conheço a partir das divisas, quase que perfeita. Como explicar esta diferença? Foi a pressa. No caso de São Paulo, o objetivo político a apressar a pavimentação, fazê-la de qualquer jeito para tirar efeitos eleitorais. Então, a pressa, que é inimiga da perfeição, nos deu esta estrada péssimamente pavimentada.

Enquanto o traçado de São Paulo é um traçado ótimo, sente-se as curvas de grandes raios, rampas suaves, mesmo em trechos de serra, em Minas, onde a pavimentação é quase perfeita, o traçado é péssimo, com rampas fortes, curvas fechadas seguindo-se sucessivamente.

Porém, o nobre deputado José Costa abordou um aspecto importante e que considero verdadeiro no seu discurso. Disse ele serem deslocadas dotações de outros setores para as estradas, assunto que abordei há poucos dias nesta Casa. Voltamos um orçamento de 12,7 bilhões para o DER, e este ano está fechando as despesas na casa dos 19,3 bilhões. 7 bilhões a mais do que esta Casa votou! Eu atribuo esta pressa, Srs. deputados, no setor da pavimentação, ainda aos interesses políticos imediatos.

Ninguém de nós nega a grande necessidade de rodovias no Estado. Mas, há um limite além do qual a nossa capacidade não pode executar sem prejuízo para outros setores fundamentais da administração pública.

O SR. JETHERO DE FARIA CARDOSO — Muito obrigado a V. Exa. O SRA. PRESIDENTE — Há sobre a mesa requerimento, convocando a sessão extraordinária para hoje, às 23,25 horas. V. Exa. dispõe ainda de vinte minutos que é o restante de seu tempo, nobre deputado Jethero de Faria Cardoso.

A sessão convocada para as 23,25 horas tem o fim expresso de se discutir e votar o Projeto de lei n. 1.203/61. Está, pois, encerrada a presente sessão.

— Nada mais havendo a tratar, levanta-se a sessão, convocada outra, para o dia 27, às 23,25 horas, com a seguinte

ORDEN DO DIA PARA A 30.ª SESSÃO DA CONVOCAÇÃO EXTRAORDINÁRIA, AOS 27 DE DEZEMBRO DE 1961

PROPOSIÇÃO EM REGIME DE URGÊNCIA
2.ª discussão e votação do Projeto de lei n. 1.203, de 1961, apresentado pelo Sr. Governador, dispondo sobre medidas de caráter financeiro. Com emendas e Proposta de alteração. Parecer n. 3.327, de 1961, da Comissão de Justiça, favorável:

- I — ao Projeto salvo o artigo 41;
- II — à Proposta de alteração salvo a emenda de fls. 250;
- III — às emendas ns. 1, 2, 4, 5, 8, 14, 18, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 29, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72 e 73;
- IV — Oferecendo 3 emendas decorrentes de sugestões apresentadas nos termos do artigo 61 do Regimento Interno;

- Contrário:
- I — ao artigo 41 do Projeto;
- II — à emenda de fls. 250 da Proposta de alteração;
- III — às demais emendas.

Parecer n. de 1961, de relator especial favorável:

- I — ao Projeto;
- II — à proposta de alteração;
- III — às emendas ns. 1, 2, 4, 5, 8, 14, 18, 20, 21, 24, 25, 27, 28, 29, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72 e 73;
- IV — oferecendo 13 emendas decorrentes de sugestões apresentadas nos termos do artigo 61 do Regimento Interno de letras A a M.

Contrário às demais emendas.

Parecer n. de 1961, de relator especial, favorável:

- I — ao Projeto;
- II — à Proposta de alteração;
- III — às emendas ns. 8, 20, 50, 63, 65 e 73;
- IV — às sugestões apresentadas na Comissão de Justiça;
- V — às sugestões de letras A a M constantes do Parecer do relator especial pela Comissão de Economia;
- VI — oferecendo 8 emendas decorrentes de sugestões apresentadas nos termos do artigo 61 do Regimento Interno pelos deputados Chaves de Amarante (5), Padre Godinho (uma), Athé Jorge Coury (uma) e Gustavo Martini (uma).

Contrário às demais emendas.

Se realmente existisse interesse pela pavimentação, o Sr. Governador já deveria ter aprovado as experiências feitas pelo engenheiro residente de Bauru quando, há dois anos em Getulina, procedeu a experimentações sobre pavimentação de baixo custo, com um tipo de pavimentação relativamente fraco, mas barato, baratíssimo, podendo-se pavimentar vários quilômetros por dia. Graças ao grande sucesso das suas experiências, estas foram repetidas pelo engenheiro Olavo Alves, de Assis, na Vila Xavier, também com pleno sucesso.

Com este grande objetivo de pavimentação de baixo custo, mas para ser executada maciçamente nas estradas municipais, onde o tráfego é leve e médio, e que constitui hoje o maior problema rodoviário do nosso Estado — as estradas municipais. O Poder Executivo despreza totalmente toda essa experiência dos técnicos do D. E. R., que poderia revolucionar agora a pavimentação das rodovias municipais. Cada município tem uma rede de estradas municipais da casa de 250 a 300 quilômetros. Isto multiplicado por 400, nos leva a 120 — 140 mil quilômetros de estradas municipais. São as estradas, hoje, fundamentais, pois saindo-se das linhas-troncos, encontram-se estradas intransitáveis em todos os municípios. Estas experiências importantes do D. E. R., executadas fora das tarefas normais das funções que cabem a esses servidores, com pleno êxito para a pavimentação maciça, de baixo custo, o Executivo nem toma conhecimento. E os municípios estão aí, abandonados, e, a esses técnicos, a esses homens que no serviço público executam essa tarefa além das suas próprias funções, que a "lei de caráter financeiro", humilhantemente, atira-lhes a face um terço dos vencimentos, em troca de sua Carteira Profissional.

O Sr. Lavinio Lucchesi — V. Exa. me permite um aparte? (Assentimento do orador) — Nobre deputado Jethero de Faria Cardoso, estou de pleno acordo com V. Exa. quando se refere ao problema das estradas municipais, dizendo da necessidade de uma pavimentação mesmo que fosse de terceira, principalmente naquelas estradas que servem de tronco, também chamadas vicinais. Mas acontece — e V. Exa., melhor do que eu, sabe disto — que o D.E.R. toma como medida, para pavimentação, o índice de pedágio de veículos, por dia, considerando como necessidades de pavimentação aquelas que apresentem o índice de 300. E segundo tive oportunidade de verificar em São José do Rio Preto, com engenheiros do próprio D.E.R., as estradas que alcançam o índice de 300 pedágios por dia, e não pavimentadas, têm as despesas decorrentes da conservação maiores do que a despesa com a própria pavimentação. É este, também, um dos motivos que levam o Estado a estender a pavimentação em proporções cada vez maiores, naquelas estradas cujo índice atinja 300 veículos por dia.

O SR. JETHERO DE FARIA CARDOSO — Exatamente. Eis a razão por que tenho insistido, nesta Casa, que não existe uma planificação daquilo que se poderia entender como plano de ação, que atingisse a fundo o interior. Digo do interior, porque sei muito bem o que representa, para um veículo, sair de uma estrada asfaltada e entrar numa estrada municipal. Todo aquele pedágio que pagou, numa tributação violenta, a título de economia de viagem e de conservação das peças do veículo, ele perde em meio quilômetro de estrada municipal, enquanto as experiências já estão conclusas constando de autos, e temos condições de executar dezenas de quilômetros por dia, com pavimentação de baixo custo.

Temos a experiência de outros países. Há 50 anos, nos Estados Unidos, corrigiam-se algumas curvas, diminuam-se algumas rampas e se pavimentava maciçamente, mesmo com técnica atrasada.

O Sr. Carlos Kherlakian — Nobre deputado Jethero de Faria Cardoso, estou ouvindo atentamente o discurso de V. Exa., principalmente quando faz uma análise de épocas passadas, com relação ao asfalto e concreto e que hoje V. Exa. vem de dizer, da impraticabilidade do mesmo sistema no momento em que estamos procurando inovar completamente o sistema de asfaltamento. Ouvi atentamente ainda quando V. Exa. se referiu ao terço instituído em regime de dedicação plena aos engenheiros e que V. Exa. diz que é humilhante. Acredito que os engenheiros possam, em particular, receber importância superior ao terço, mesmo porque os engenheiros estão fixados na zona e na cidade, o que não ocorre, por exemplo, com os delegados de polícia para os quais apresentamos uma emenda que recebeu parecer favorável da Comissão de Justiça e que está incorporada no corpo da lei de caráter financeiro. De forma que os delegados de polícia fazem jus a esse terço. Daí a razão por que desejo mostrar a V. Exa. a diferença entre a classe dos engenheiros e a classe dos delegados de polícia. É justamente sobre esse terço de dedicação plena que chamo a atenção de V. Exa. e quando da discussão e votação da referida emenda gostaríamos também de merecer o apoio de V. Exa.

O SR. JETHERO DE FARIA CARDOSO — Nobre deputado Carlos Kherlakian, folgo em observar que o caso dos delegados de polícia corresponde ao caso daqueles engenheiros que citei e que pelo exercício da própria profissão já dão dedicação plena ao Estado. Esses engenheiros quererão também o terço, mas isso não elimina o aspecto...

O Sr. Carlos Kherlakian — Fazem jus ao regime de tempo integral. O SR. JETHERO DE FARIA CARDOSO — ...de humilhação para as duas profissões, aliás, tanto de bacharel como de engenheiro, esse tipo de vantagem nos termos em que foi colocado. Mas, nobre deputado, parece-me que