

fato se verifica com municípios de alto índice na produção agrícola, em regiões produtoras onde, por vezes, a falta de boas estradas é a causa da perda de todas as suas safras, como testemunhou o nobre deputado Ciro Albuquerque referindo-se ao município de Guapiara.

Eu já disse e repito: por que exigir-se uma população mínima de vinte mil habitantes para a construção de ramal de acesso? Não é o número de habitantes que dá importância ao município: é a sua capacidade de produção, é a sua posição no quadro da economia do Estado. Temos inúmeros exemplos de municípios com menos de vinte mil habitantes e cuja produtividade é muitas vezes superior a outros de cinqüenta mil ou mais almas.

O SR. DANTE PERRI (Com assentimento do orador.) — Nobre deputado

Archimedes Lammoglia, estou acompanhando com vivo interesse o discurso de V. Exa., que é, por todos os títulos, atual e mesmo necessário. Entretanto, ainda que pareça inverossímil, não cabe, realmente, culpa ao D.E.R. pela não construção dos ramais de acesso a todas as cidades vizinhas das estradas recém-construídas ou pavimentadas. Na verdade, todas as cidades — estou de acordo com V. Exa. — todas elas, qualquer que seja seu número de habitantes, devem merecer facilidade de acesso. Nos Estados Unidos qualquer cidade, por mais afastada que seja, perdida na vastidão incomensurável das estradas asfaltadas ou não, recebe sempre o cartão que vai de camioneta, motocicleta ou a cavalo, fazer entrega de mala postal de porta em porta. A carta sempre chega ao destino, onde quer que se situe a residência. Evidentemente, nobre deputado Archimedes Lammoglia, mesmo em se tratando de pequenos núcleos, devem eles merecer sempre esse acesso do D.E.R. Infelizmente, nobre deputado, V. Exa., um dos mais ilustres médicos de São Paulo, parece também engenheiro, tão conhecedor que é dos problemas das rodovias, de nosso interior e de todas as pequenas cidades. V. Exa. sabe dessas necessidades e defende como deve ser defendido o interior e principalmente as pequenas cidades que não contam com o beneplácito do Governo. Os governos são necessariamente obrigados a voltar sua atenção para os maiores núcleos populacionais. Em 1955 — permita-me alongar um pouco meu aparte — apresentei ao então governador Jânio Quadros, como o havia feito ao governador Garcez, um plano para atenção a todos os pequenos municípios, não só quanto a estradas municipais como também a estaduais, desde que o D.E.R. usasse a maquinaria em épocas de seca, apresentando praticamente todas as pequenas cidades e os fazendeiros com a melhoria de suas estradas de acesso. O ex-governador Garcez não teve tempo de levar a efeito esse plano. O ex-governador Jânio Quadros também ficou entusiasmado com o plano, que chamou de plano de estradas vicinais, mas, devido à política de seu secretário, nada se concretizou.

Era Secretário da Viação naquela época o socialista Caetano Álvares que resolveu fazer política com uma questão eminentemente técnica. Eu havia sugerido ao ex-governador Jânio Quadros dispensar atenção a todas as estradas de acesso, a fim de que os proprietários de glebas rurais pudessem levar a produção de suas terras aos mercados mais próximos ou às grandes rodovias, dando-se, assim, livre acesso e intercâmbio entre o produtor e o consumidor. Mas, o que fez o Sr. Caetano Álvares? Resolveu fazer estradas intermunicipais que custaram uma fortuna e inutilizaram praticamente as maquinarias do D.E.R. só para fazer política. Não se atendeu ao agricultor, nem aos pequenos produtores e às pequenas populações, absolutamente. Fêz-se unicamente política com essas estradas intermunicipais, desgastando e quase inutilizando a maquinaria do D.E.R. Vê V. Exa. que quando a política entra pela porta a justiça é obrigada a saltar pela janela. Era o Sr. Caetano Álvares um secretário político e não técnico. Transformou um plano eminentemente técnico em plano político, inutilizando o plano apresentado pelo ex-governador Jânio Quadros. O atual governador Carvalho Pinto é homem de vistas mais amplas, que não se deixa levar por seus secretários. Atende às suas sugestões, mas sabe também tolher e cercar as inclinações políticas a fim de que o Estado não seja prejudicado. Com toda certeza, nobre deputado Archimedes Lammoglia, o discurso de V. Exa. vai repercutir muito bem nos ouvidos do Sr. Governador, que procurará atender as pequenas populações, já que elas têm em V. Exa., um dos seus mais árdios e inteligentes defensores.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Nobre deputado Dante Perri

no início de meu discurso havia dito que não repisaria aquelas considerações de meu primeiro discurso. Não iria repisar os pormenores que os Srs. deputados já conhecem de sobra.

V. Exa. vem provar esta minha afirmativa, como conhecedor emérito de questão, que já tratara, e, quer-me parecer, da mesma maneira ou aproximadamente da mesma forma como eu a estou encarando, apesar de não ser engenheiro, mas por sentir na própria carne o problema como homem do interior.

Resolvi, então, repisar este assunto nesta legislatura, evidentemente não como porta-bandeira, mas por sugestão do próprio governador Carvalho Pinto uma vez que nas audiências com S. Exa. sempre lhe apresentei o problema das estradas municipais, particularmente o referente à região itana, que V. Exa. conhece perfeitamente, pois está próxima a Campinas. Aliás, são regiões co-irmãs, pois se ligam por laços afetivos e políticos. É uma região pobre, porém rica em estradas municipais.

Citarla, por exemplo, o município de Cabreúva, que tem, nada mais nada menos, que 300 quilômetros de estradas municipais. O mesmo acontece com Rio das Pedras, com os seus 500 quilômetros de estradas municipais, sem falar em municípios como Salto, Porto Feliz, Tietê etc.

Assim sendo, o Sr. Governador me pedira que estudasse o problema, pois ele, como homem do interior, também o sentia.

O Sr. Dante Perri — O Sr. Carvalho Pinto é homem inteligente.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Pediu-me S. Exa. que estudasse uma forma para solucionar o problema. Então me propus a este trabalho que estou fazendo. Temos que ser persistentes na apreciação desse problema e acredito que o Sr. Governador não faça como governos anteriores, que transformaram, através dos seus secretários, problemas técnicos em políticos. Não acredito que o Sr. Carvalho Pinto, haja dessa maneira.

O Sr. Dante Perri — Absolutamente.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Julgo que S. Exa. se empenhará ao máximo para dar aos municípios aquilo que eles merecem.

O Sr. Dante Perri (Com assentimento do orador) — Tenho certeza, nobre deputado, de que o Sr. Carvalho Pinto estudará o problema que V. Exa. em tão boa hora apresenta à casa, que, infelizmente, se acha vazia não se sabe porquê. Talvez se V. Exa. viesse tratar de política nesta Assembleia teríamos uma casa repleta. Mas, como se trata de problema que interessa ao interior do Estado, como se trata de problema que interessa à administração, e que interessa também à alimentação dos próprios habitantes da Capital, vê V. Exa. o plenário vazio. E eu mesmo aqui estou mais por interesse, do que realmente para fazer co-presença com meus nobres colegas. São defeitos da própria Assembleia Legislativa. Discursos de interesse para o interior, para a Capital, para a própria cidade não interessam aos Srs. deputados. Pelo que vejo, V. Exa. tem razão. O Sr. Carvalho Pinto não irá fazer política com o seu discurso. Irá lê-lo e apreciar as suas considerações. Tanto é verdade que, embora não sendo ele engenheiro, mas professor e advogado e grande economista, foi talvez o primeiro homem em São Paulo a apresentar, para conhecimento do povo e dos técnicos do Brasil, o problema da divisão das margens laterais das grandes estradas para a distribuição e aplicação dos tributos, a chamada "taxa de melhoria". Posteriormente, em 1955, tive ocasião de apresentar projeto de lei à Assembleia Legislativa que até hoje está dormindo nas gavetas das comissões técnicas. O projeto criava a taxa de melhoria nas estradas de rodagem pavimentadas e parte ficava desviada nas razões apresentadas, pelo próprio Sr. Carvalho Pinto, então como simples advogado, professor e não como governador. Vê V. Exa. que ele conhece e muito mais profundamente do que aparenta o problema rodoviário do Brasil. Tanto que foi capaz de escrever um livro sobre a aplicação da "taxa de melhoria" nas estradas de rodagem. Talvez muito pouca gente em São Paulo saiba que o atual Governador é um dos homens que mais conhecem o problema rodoviário na Nação. E S. Exa., que não pretende fazer apenas política, mas que faz da política um meio de administrar e não da administração um meio de fazer política, como fizeram outros governadores. S. Exa., com toda a certeza irá tomar conhecimento do seu discurso e atender as pequenas cidades do interior, porque, no dia em que essas cidades ficarem com os seus braços amputados, sem possibilidade de acesso às grandes estradas, então verá V. Exa. que as grandes capitais, como São Paulo e as grandes cidades, sofrerão necessidades, por falta de elementos que produzam nas áreas esquecidas as margens das grandes estradas. V. Exa. tem razão e deve continuar no seu discurso, embora esteja totalmente vazio o plenário (apenas um ou dois deputados estão presentes); mas o povo há de ler o seu discurso e o Professor Carvalho Pinto, tomando conhecimento dele, há de tomar as providências necessárias, que outros governadores não tomaram para atender as cidades totalmente manietadas pela política dos seus secretários.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Nobre deputado Dante Perri de fato, os discursos geralmente não são feitos para o Plenário mesmo, e, quando consubstanciam elementos técnicos, e que de fato venham ao encontro de uma boa administração, por certo eles serão lidos e aproveitados por aqueles que são os responsáveis pelos bons destinos do nosso povo.

Citei, nobre deputado, o caso de Rio das Pedras, por exemplo, que é um município cuja população rural conta com 9 mil habitantes e a urbana 3 mil. Isto significa que a quilometragem de estradas municipais para uma população rural de 9 mil habitantes deve ser grande. Citei esse caso, como disse, cuja Prefeitura pediu a pavimentação de seu ramal simultaneamente com a da estrada Piracicaba-Tietê. O pedido foi feito em 1957. Somente em 1960 o processo recebeu parecer, parecer que dava como impossível o atendimento da reivindicação da Prefeitura de Rio das Pedras, pois "já havia sido entregue o edital de concorrência e qualquer alteração acarretaria o adiamento da mesma". Notem, Srs. deputados, que houve um espaço de tempo de três anos entre o pedido e o parecer, e que só à última hora, quando já entregue o edital, foi lembrada a solicitação da Prefeitura de Rio das Pedras.

Mas, voltemos ao ponto básico do que estamos tratando. A conservação de estradas depende de três elementos (e agora eu pediria a colaboração do técnico e eminente deputado Dante Perri): motoniveladora, para manter liso o leito da estrada, espalhar o pedregulho e garantir o abaulamento e as valetas laterais de escoamento das águas pluviais; tubos (em geral de 30 a 60 centímetros de diâmetro), para assegurar o serviço de drenagem, e pedregulho de cava, para garantir o trânsito também nas épocas de chuvas.

O Sr. Dante Perri — V. Exa. me permite um aparte? (Assentimento do orador) — Um dos grandes técnicos rodoviários do mundo declarou que as estradas de rodagem dependem de três fatores: 1.º drenagem, 2.º drenagem, e 3.º drenagem também. Realmente não é bem assim. As estradas, na época em que vivemos, do transporte pneumático, das viaturas que andam sobre pneus, e não mais carros de bois, há necessidade não apenas de drenagem, mas de leitos de rolamentos capazes de tornarem mais confortáveis as viagens. É o que se chama de pavimentação. Hoje, com os derivados do petróleo, podemos ter maior facilidade em pavimentar um grande número de quilômetros de estradas de rodagem. É este o plano do atual Governador do Estado. O atual Secretário da Viação parece bem intencionado a esse respeito. Entretanto, é necessário que se levante a voz neste plenário, para que o governo encete uma campanha em todo o Estado de São Paulo. Um dos grandes engenheiros, meu inimigo — não inimigo propriamente, mas opositor, pois não nos dávamos bem — de nome Celestino Rodrigues, um dos homens mais cultos do nosso Estado, provou que as estradas de rodagem não fazem nenhuma concorrência às ferrovias. Pelo contrário beneficiam até as ferrovias. Nessas condições, as rodovias são necessárias, pois, depois do transporte marítimo, vêm elas em segundo lugar no que se refere ao transporte mais barato. A maioria das mercadorias que são transportadas para as várias cidades do país só poderão chegar ao destino através desse meio de transporte. É necessário, portanto, que o governo encete uma campanha no sentido de melhorar as nossas estradas de rodagem. Na América do Norte, onde existem 4 milhões de quilômetros pavimentados, existem também 70 milhões de quilômetros de estradas municipais perfeitamente conservadas. No Brasil, as estradas municipais são esquecidas, pois as prefeituras não contam com motoniveladoras nem o amparo suficiente. Ficam assim as cidades a reclamar gêneros de primeira necessidade e a COAP a estabelecer os valores mínimos das mercadorias. Quando tivermos superprodução e facilidades de transporte o mercado se encarregará de baixar o preço dos gêneros de primeira necessidade. O Governador Carvalho Pinto não descuidará desse problema, mas seria necessário que o plenário tivesse um número bem maior de deputados presentes, para tomar conhecimento do brilhante discurso de V. Exa. Entretanto, tal não acontece, pois o plenário está completamente vazio, e a maioria dos deputados perde uma grande oportunidade de apreciar seu magnífico discurso.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Muito obrigado a V. Exa. Não estou pronunciando um discurso, propriamente, mas sim, apresentando um estudo singular que me foi solicitado pelo próprio Governador Carvalho Pinto. Portanto, as minhas palavras não têm a característica de um discurso, mas, sim, de um esforço pessoal, positivamente se nenhuma técnica, mas que poderá conter alguma coisa aproveitável.

O Sr. Jethero de Faria Cardoso (Com assentimento do orador) — Desejo congratular-me com V. Exa. por abordar este problema das estradas municipais, pelo acesso das rodovias às cidades do interior. V. Exa. deve ter observado que um dos problemas maiores do nosso Estado, no que diz respeito ao transporte, é o da falta de verbas suficientes para a conservação das estradas de rodagem. Cada município tem em média 400 quilômetros de estradas municipais, mas não tem meio nenhum de conservação ou mesmo de pavimentação. Fim, em geral, ao Deus dará, com uma verba que não acode à necessidade de uma conservação mínima. Certos setores do DER promoveram estudos interessantes no que se refere à pavimentação. Assim, o engenheiro Castro-Chavie, de Bauria e Getulina, e o engenheiro Olavo, em Assis, fizeram experiências com a pavimentação solo-asfalto, que não é de primeira classe, mas muito barata comparada com a pavimentação normal. Assim, nobre deputado Archimedes Lammoglia, quero aproveitar este aparte para lembrar ao Executivo que essas experiências, já concluídas pelo DER e executadas por técnicos competentes, deram resultados positivos. Temos, portanto, hoje, um tipo de pavimentação que custa 170 ou 180 cruzeiros o metro quadrado, o que pode ser considerado baratíssimo. Se esse sistema for aplicado nas redes municipais, onde o transporte não é tão pesado, como nas linhas-tronco e transversais, poderemos pavimentar em larga escala e a preço barato. Se quisermos reduzir mais o seu preço, poderemos limitar a faixa das estradas municipais a quatro metros centrais apenas, como medida de emergência. Assim, poderão ser pavimentadas mais facilmente as redes municipais. Agradeço a V. Exa. a concessão do aparte. E espero que o Sr. Governador leve em conta a indicação que fiz, há poucos dias, nesta Casa, no sentido de ser aproveitada a experiência desses técnicos do DER, de renomada competência, dando início a um plano pioneiro de pavimentação maciça das redes municipais de estradas de rodagem.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — Várias soluções têm sido sugeridas para o problema que esmaga os pequenos municípios: a conservação de suas estradas de rodagem.

O SR. PRESIDENTE (Fazendo soar a campainha) — A Mesa pede licença para interromper o orador, a fim de informá-lo de que dispõe de apenas três minutos para terminar seu discurso.

O SR. ARCHIMEDES LAMMOGLIA — A meu ver, a mais prática seria a de atribuir-se o serviço de conservação das estradas municipais, nos pequenos municípios, ao Departamento de Estradas de Rodagem, que manteria, em vários pontos-chaves do interior, patrulhas mecanizadas e depósitos de tubos de concreto. O pedregulho de cava, em geral, é encontrado nos próprios municípios e o seu transporte seria feito em caminhões basculantes do DER, podendo a cava ser trabalhada a mão ou a máquina. As patrulhas mecanizadas se deslocariam de um município para outro, dentro da respectiva região em que teriam a sede, mantendo em boa ordem o serviço de conservação. Um convênio entre os municípios servidos pelas patrulhas mecanizadas e o DER faria com que as despesas de máquinas e pessoal corressem por conta das prefeituras, que, para esse fim, dispõem, nos seus orçamentos municipais, de verba destinada à conservação de estradas.

Seria uma espécie de cooperativa, que, auxiliada pelo Governo do Estado, permitiria a conservação das vias de comunicação tão necessárias aos pequenos municípios, sem obrigá-los à compra de maquinaria caríssima, compra que se torna proibitiva, pela modestia de seus recursos orçamentários.

Quanto aos municípios mais pobres ou de maior movimento, o D. E. R. consignaria, anualmente, dotação para ajudá-los a cobrir as despesas de conservação. O Estado poderia, ainda, entender-se com o Fundo Rodoviário, que é um departamento federal, estabelecendo um convênio, a fim de solucionar o problema de conservação das estradas municipais, que esmaga os municípios.

O que se torna imprescindível é a participação do Governo do Estado nesse trabalho de inegável interesse para o progresso e a vida do nosso interior, assegurando as fontes de produção fácil e permanente acesso aos centros de consumo.

Submeto esta minha sugestão à consideração desta Casa e do ilustre Professor Carvalho Pinto, digníssimo Governador do Estado, esperando para ela uma boa acolhida e a pronta solução de um problema cuja aparente simplicidade torna ainda mais graves as suas lamentáveis consequências. (Muito bem!)

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o nobre deputado Solon Borges dos Reis.

O SR. SOLON BORGES DOS REIS — (Sem revisão do orador) — Sr. Presidente e Srs. deputados, com a inauguração, nesta Capital, de um novo canal de televisão — Canal 9 — foi realmente comemorada de maneira excepcional a passagem de mais um aniversário da Revolução Paulista de 32. Além disso, o que é mais importante, a nossa terra foi dotada de um novo instrumento não só de recreação como de cultura.

Fu me congratulo com São Paulo por essa feliz iniciativa, e aproveito a oportunidade para trazer à consideração dos Srs. deputados um problema que está surgindo no Brasil e que se acentua, principalmente no Rio de