

2) Para fazer frente a essa despesa, obrigatória e inadiável, além da sua receita ordinária, conta esta Companhia com os seguintes recursos:

- Da dotação de Cr\$ 4.200.000.000,00, na verba n. 358-8.894 — Item 446/2, consignada no Orçamento do Estado, para o corrente exercício, os duodécimos mensais, de Cr\$ 350.000.000,00 cada um, a partir do mês de maio;
 - Do Crédito Especial, de Cr\$ 1.527.500.000,00, aberto pelo Decreto n. 41.805, de 9-4-63, os duodécimos mensais de Cr\$ 127.191.666,60 cada um, em débito com relação aos meses de março, abril e maio e daqui para o futuro até o fim do exercício.
- Da a precariedade de recursos, principalmente aos maiores encargos já então decorrentes dos aumentos de vencimentos e demais vantagens atribuídas pelo Decreto n. 41.649, de 18 de fevereiro de 1963, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro viu-se ameaçada de greve dos ferroviários, com seus consequentes transtornos de ordem material e moral e teve de efetuar, juntamente com a folha do mês de abril, o pagamento de todos os vencimentos e vantagens atrasados, despendendo de pronto Cr\$ 1.042.068.075,00 sendo que tal cobertura somente foi possível com o suprimento das normais disponibilidades para pessoal, a custa do Fundo de Renovação Patrimonial e do Fundo de Melhoramentos, e de outras obrigações devidas e adiacivas.

Entretanto, a complementação da subvenção visada pela emenda vem atender uma urgente e inadiável medida, a fim de salvaguardar os interesses coletivos, situação esta de quase calamidade pública.

Sala das Sessões, 11 de junho de 1963

(a) Hilário Torloni — Benedito Realindo Corrêa — Siqueira Lopes — Blota Júnior — Orlando Zancaner — Amaral Gurgel — Sinval Antunes de Souza — Domingos José Aldrovandi — Lopes Ferraz — Manoel Joaquim Fernandes — Muzeti Elias Antônio — José Luiz Cembranelli — Cruz Secco — Benedito Matarazzo — Ello Bernardi — Floro Pereira da Silva — João Hornos Filho — Altimar Ribeiro de Lima — Augusto do Amaral — Luciano Nogueira Filho — José Felício Castellano — Diogo Nogueira — Oswaldo Santos Ferreira — Nadir Kenan — Archimedes Lammoglia — Ubirajara Keutenedjian — Salvador Julianelli — Pinheiro Júnior — Jamil Dualibi — Alfredo Farhat — Januário Mantelli Neto — Carlos René Egg — Pedro Geraldo Costa — Adhemar Monteiro Pacheco — Gualberto Moreira — José Sidney Cunha — Alfredo Ignácio Trindade — José Armando Zolner Machado — Nabi Abi Chedid — Maurício Leite de Moraes — José Garcia — Omais Zomignani — Orlando Iazetti — Lúcio Casanova Neto — Francisco Amaral — Oswaldo S. Massei — Joaquim Gouvêa Franco Jr. — José Costa — Antônio Morimoto — Jacob Pedro Carolo — Ioshifumi Utiyama — Pedro Paschoal — Nicola Avallone Júnior — Antônio Donato

N. 36
(S. L. 112-63)

Inclua-se onde couber:

"Artigo — Fica o Poder Executivo autorizado a abrir na Secretaria da Fazenda, à Secretaria da Agricultura, um crédito de Cr\$ 3.800.000.000,00 (três bilhões e oitocentos milhões de cruzeiros), suplementar à Verba n. 268-8.93.4 — 491-1-2 do orçamento vigente.

Parágrafo único — O valor do presente crédito será coberto com o excesso de arrecadação do presente exercício, suprido, na sua deficiência, com o produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda fica autorizada a realizar, nos termos da legislação vigente.

"Artigo — Fica o Poder Executivo autorizado a abrir na Secretaria da Fazenda ao Departamento de Estradas de Rodagem, um crédito de Cr\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de cruzeiros), suplementar às verbas próprias do orçamento, para fazer face às despesas de aquisição de equipamento para atender aos serviços rodoviários municipais, à conservação da rede pavimentada do Estado, e à construção por administração direta.

Parágrafo único — O valor do presente crédito será coberto com o excesso de arrecadação do presente exercício, suprido, na sua deficiência, com o produto de operações de crédito que a Secretaria da Fazenda fica autorizada a realizar, nos termos da legislação vigente.

Sala das Sessões, 11-6-1963.

(a) Hilário Torloni — Realindo Corrêa — Siqueira Lopes — Blota Júnior — Orlando Zancaner — Amaral Gurgel — Sinval Antunes de Souza — Domingos José Aldrovandi — Lopes Ferraz — Manoel Joaquim Fernandes — Muzeti Elias Antônio — José Luiz Cembranelli — Luciano Nogueira Filho — Cruz Secco — Benedito Matarazzo — Ello Bernardi — João Hornos Filho — Altimar Ribeiro de Lima — Augusto do Amaral — Pinheiro Júnior — Pedro Geraldo Costa — Ubirajara Keutenedjian — Lúcio Casanova Neto — Antônio Donato — Archimedes Lammoglia — José Salvador Julianelli — Jacob Pedro Carolo — Jamil Dualibi — Alfredo Farhat — Januário Mantelli Neto — Carlos René Egg — Adhemar Monteiro Pacheco — Gualberto Moreira — José Sidney Cunha — Maurício Leite de Moraes — José Garcia — Alfredo Ignácio Trindade — José Armando Zolner Machado — Nabi Abi Chedid — Omais Zomignani — Orlando Iazetti — Floro Pereira da Silva.

Justificativa — 1.a Parte

A medida visa proporcionar recursos supletivos à dotação de Cr\$ 1.200.000.000,00, constante do orçamento vigente e atribuída ao Fundo de Expansão Agro-Pecuária, criado por força da autorização outorgada pelo artigo 3.º da Lei n. 5.444, de 17-11-1959 (Decreto n. 38.536-61).

O Governo do Estado tem necessidade de estimular, por diversas formas, o desenvolvimento agrícola e pastoril através dos recursos colocados à disposição do Fundo de Expansão Agro-Pecuária, tendo em vista as suas principais finalidades, tais como: financiamento para a aquisição de bens móveis e imóveis destinados ao incremento das atividades agrícolas e pastoris, transações de gado destinado a melhoria dos rebanhos com animais devidamente registrados, custeio de safras e entre-safras não enquadradas nas linhas de crédito comercial do sistema bancário nacional e outros financiamentos que, a critério do seu Conselho orientador e controlador, visem à realização de projetos específicos para renovação e desenvolvimento da agricultura, da silvicultura, da pecuária, da pesca e, também, a industrialização dos seus produtos no território do Estado. Evidentemente, considerada a extensão das atribuições e imensa soma de atividades a serem exercidas e executadas pelo referido Fundo, a dotação constante do atual orçamento não chegaria para atender às necessidades financeiras de, apenas, uma das regiões do Estado.

Justificativa — 2.a Parte

Os municípios paulistas estão precisando de melhor assistência à sua rede de estradas e o atendimento dessa imperiosa necessidade só poderá concretizar-se com a entrega ao DER de recursos financeiros suficientes.

Outro serviço que precisa com urgência de meios financeiros é a manutenção da rede pavimentada do Estado, que o DER conserva e a falta de equipamento mecânico especializado tem dado margem a descontinuidade dos serviços de recapamento de pistas e vários consertos urgentes.

Ainda outra atividade rodoviária que se ressentida da falta de recursos financeiros é a construção por administração direta que abrange não só a pavimentação de pequenos acessos aos municípios, como também a abertura de pequenos trechos rodoviários, ligando as cidades aos troncos rodoviários e que devido ao seu pequeno volume não pode ser contratado.

Eis os motivos que me levam a apresentar a emenda supra.

N.º 37
(S. L. 113/63)

(Medidas de Caráter Financeiro)

Inclua-se onde couber:

Artigo — Fica o Poder Executivo autorizado a abrir, na Secretaria da Fazenda, à Secretaria dos Transportes, créditos suplementares às verbas próprias do orçamento vigente, até o limite de Cr\$ 13.150.000.000,00 (treze bilhões e cento e cinquenta milhões de cruzeiros), na seguinte conformidade:

- até Cr\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de cruzeiros), destinado ao D.E.R. para atender despesas com as obras de construção do Grande Anel Rodoviário e de Auto Estrada da Zona Oeste do Estado;
- até Cr\$ 1.500.000.000,00 (um bilhão e seiscientos milhões de cruzeiros), destinado à ligação ferroviária da Estrada de Ferro Sorocabana à COSIPA, na Baixada Santista, em Piaçaguera;
- até Cr\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de cruzeiros), para atender despesas com desapropriações e início de serviço de terraplanagem do trecho Jurubatuba-Mauá, do Anel Ferroviário;
- até Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros), para a realização de estudos e projetos de ampliação do Porto de São Sebastião e execução de obras complementares;
- até Cr\$ 5.000.000.000,00 (cinco bilhões de cruzeiros) para a aquisição

de material rodante destinado às ferrovias de propriedade e administração do Estado;

VI — até Cr\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de cruzeiros), para estudos, projetos e início das obras da linha ferroviária São Sebastião-Central do Brasil, no Vale do Paraíba; e,

VII — até Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros) destinados a estudos hidrovias visando o aproveitamento dos rios e costas do Estado para a utilização de transportes por água e para a realização de serviços e obras necessárias.

Parágrafo único — O valor dos créditos suplementares de que trata este artigo, será coberto com o excesso de arrecadação do exercício, suprido, na sua deficiência, com o produto de operações de crédito, que a Secretaria da Fazenda fica autorizada a realizar, nos termos da legislação em vigor, ou, ainda, mediante anulação, quando possível, de dotações consignadas no orçamento vigente, para «Investimentos nos Serviços Públicos», cuja providência o Poder Executivo fica, igualmente, autorizado a adotar.

Justificativa

I — O Grande Anel Rodoviário em torno da Cidade de São Paulo criará uma faixa de facilidades rodoviárias, propiciando a instalação de armazéns, silos e indústrias, evitando que o trânsito pesado de carga entre, desnecessariamente, nas zonas urbanas da cidade, no cipoal de ruas que mal comportam o trânsito urbano.

O seu desenvolvimento alcançará, aproximadamente, 180 km, passando do próximo de Barueri, Franco da Rocha, Mairiporã, Arujá, Campo Grande e Parelheiros e o seu diâmetro médio será 60 km.

Essa obra está orçada, pelos preços atuais, em 30 bilhões de cruzeiros, aproximadamente, e necessitará, ainda neste exercício, de recursos financeiros, segundo os orçamentos elaborados pelo Departamento de Estradas de Rodagem, de 500 milhões de cruzeiros.

O novo tronco rodoviário para a zona da Sorocabana, denominado de Auto-Estrada do Oeste, partirá do Pequeno Anel Rodoviário (que circundará a cidade de São Paulo) e se desenvolverá, passando ao norte de Sorocaba, junto à Pirapitingui, até as proximidades de Torre de Pedra na linha Guareí-Botucatu, onde se bifurcará em forma de Y. O ramo da direita deverá alcançar o tronco rodoviário de Bauri, depois da Serra de Botucatu. O ramo esquerdo alcançará o tronco de Presidente Prudente, nas proximidades de Angatuba.

Dessa forma, essa nova auto-estrada deverá carrear o tráfego de três troncos rodoviários: o tronco da Sorocabana (Ourinhos-Presidente Prudente), o tronco da Noroeste (Bauru-Araçatuba) e o tronco da Alta Paulista (Bauru-Maria-Panorama).

No futuro, quando o aumento do tráfego o exigir, essa auto-estrada deverá se prolongar até Marília.

A extensão desse primeiro trecho será de 170 km. aproximadamente, e contar com dois bilhões e 500 milhões de cruzeiros.

Os estudos já vão bem adiantados e a locação já está pronta nos primeiros 30 km, possibilitando o D.E.R. a abrir concorrência na primeira quinzena de julho próximo, de sorte que, neste exercício, possivelmente, serão medidos serviços de valor elevado.

II — Com a finalidade de atender o transporte de minério de ferro, calcário, dolomita e outros materiais para o suprimento da COSIPA — Companhia Siderúrgica Paulista, a Estrada de Ferro Sorocabana tem a necessidade premente de providenciar a extensão da sua linha, com bitola métrica e larga, até o local da Usina, em fase adiantada de montagem.

Para se conseguir esse desideratum, foi necessário que se fizesse um estudo de Traçado que, partindo da Raiz da Serra da Linha Mairinque a Santos, atingisse a COSIPA.

No momento, os estudos concluídos, constando de um trecho de 25,4 km a ser construído, permitindo o assentimento das duas bitolas — 1,60 e 1,00 metro — entre São Paulo e a COSIPA, dentro de condições que possibilitam o tráfego de vagões de bitola larga — que transportarão minério de Minas Gerais — e de veículos de bitola estreita — que transportarão calcário e dolomita, vindos do Ramal de Itararé, nesta Estrada.

O trecho a ser construído de Paratinga a Piaçaguera (25,4 km) foi orçado em:

	Cr\$
a) Terraplanagem, obras de arte e cercas	1.350.000.000,00
b) Assentamento de linha	700.000.000,00
Total	2.050.000.000,00

Neste montante está incluído o assentamento da linha com as duas bitolas.

Para ser possível o transporte de minério de ferro que, segundo estudos feitos pela COSIPA deverá vir de Brumadinho (Estado de Minas Gerais), por intermédio da Estrada de Ferro Central do Brasil, será necessário o assentamento do 3.º trilho (bitola de 1,60 m) entre São Paulo e a Raiz da Serra (Paratinga); para esse serviço, o orçamento atinge o montante total de Cr\$ 900.000.000,00.

Para serem obtidas condições que permitam a execução desse transporte de absoluto interesse do Estado de São Paulo, será necessário o dispêndio de Cr\$ 2.900.000.000,00, de acordo com o seguinte cálculo:

	Cr\$
a) Construção e instalação da linha entre Paratinga e a COSIPA	2.000.000.000,00
b) Colocação do 3.º trilho (bitola de 1,60) entre São Paulo e Paratinga	900.000.000,00
Total	2.900.000.000,00

Com a instalação final da COSIPA deverá estar concluída no início de 1963, é necessária a execução dos referidos serviços até fins de 1964, ocasião em que se iniciará o transporte dos materiais, que deverão ser estocados, como reserva, antes do funcionamento da Usina.

Para esse fim são precisas as seguintes dotações:

	Cr\$
Ano de 1963	1.600.000.000,00
Ano de 1964	1.300.000.000,00
Total	2.900.000.000,00

E' de grande interesse que a verba para 1963, seja autorizada com a máxima urgência para que, no serviço de construção, possa ser aproveitada a época em que estão trabalhando na Estrada de Rodagem Cubatão-Pedro Tavares, que é paralela ao novo traçado, desde a Ponte do Rio Branco até a Via Anchieta; trabalhando-se na mesma oportunidade, facilitar-se-á o serviço da linha ferroviária, que será um simples alargamento da plataforma rodoviária que funcionará como estrada de serviço para as máquinas de construção; para isso, é preciso que se aproveite a estrada de rodagem, antes de ser entregue ao público, ocasião em que o trânsito impedirá o seu uso, com essa finalidade.

III — A construção do trecho Jurubatuba (Santo Amaro) a Mauá, na extensão de 33 km permitirá a ligação da linha em tráfego da E. F. Sorocabana, que já serve os bairros de Vila Leopoldina, Cidade Universitária, Pinheiros, Morumbi e Santo Amaro com outros grandes núcleos do A-B-C-D (Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema) e de Mauá, em fase de considerável desenvolvimento industrial e populacional, como por exemplo, o centro da indústria automobilística, nas margens da Via Anchieta.

E' de se notar que a terminal da primeira linha do metropolitano de São Paulo, que será iniciada dentro em breve, se situa junto à estação de Jurubatuba e assim, grande número de passageiros poderá ser transferido pelo Anel Ferroviário, a bairros da periferia da cidade e dos municípios de A-B-C-D, até Mauá, ponto terminal dos trens de subúrbios da E. F. Santos-Jundiaí.

Construído o referido trecho do Anel Ferroviário, será facilitado o transporte de produtos das indústrias do A-B-C-D diretamente à localidades servidas pela E. F. Sorocabana e das zonas tributárias desta ferrovia, dos Estados de Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, bem como o abastecimento de gêneros e de outros produtos provenientes destes Estados do Oeste e Sul.

A ligação do Anel Ferroviário nas proximidades da Estação de Mauá, E.F. Santos-Jundiaí, permitirá, ainda, em caráter supletivo, o transporte de mercadorias e, principalmente, de minérios provenientes da zona servida pela E.F. Central do Brasil e destinados à COSIPA, em Piaçaguera e a outras indústrias situadas nas proximidades de Cubatão, que não possa ser atendido pela E.F. Santos-Jundiaí, cuja capacidade de transporte é limitada nos planos inclinados da Serra, sistema funicular de tração, o que não acontece com a E.F. Sorocabana, cujo trecho em tráfego, de Jurubatuba a Santos e