

Na indústria de cimento — Dr. Jorge Delborg, das Indústrias Votorantim S.A.

No comércio, o Sr. Kjeld Andersen, da Este Asiatic, bem como o Sr. Willy Lehmann Andersen, da firma DANILAC.

Na indústria de equipamentos industriais, o Dr. Sigfred Larsen, da COFAMA S.A., fabricantes de redutores e o Sr. Jorge Kullmann da Nitro Atonizer, fabricantes de equipamentos para pulverização e de uma série de variados produtos.

Na construção civil, os Srs. Dis. Anders Glens, Charles Bosworth, da Hoffmann Bosworth do Brasil, e Bettendorf, da firma Christiani & Nielsen S.A.

Temos, na indústria madeireira, a firma Lundia-Willo, cujo fundador foi o falecido Sr. Holger Wilhelmson, representado, hoje, por seu filho Anton Wilhelmson.

No setor industrial, destacamos com prazer a família Simonsen, Roberto Simonsen, idealizador e um dos fundadores da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, do SESI e SENAI Construtor da então pequena "Cerâmica São Caetano", hoje a maior do Brasil, dirigida por seus filhos, entre os quais destacamos nosso amigo Victor Geraldo Simonsen. Com grande sucesso dirige hoje as Cias. COPAMI — Cia. Paulista de Mineração e COMIMAG — Cia. de Mineração de Magnesita, pioneira no sertão baiano.

Eis, pois, Sr. Presidente, a demonstração de quanto estamos vinculados ao Reino da Dinamarca, através de seus brilhantes filhos e descendentes, muitos dos quais, neste recinto, juntos com esta Edilidade. É esta a homenagem, neste momento, àquele país escandinavo, ao comemorar a passagem da sua data nacional.

O SR. PRESIDENTE — No grande Expediente, o nobre Vereador José Maria Marín, cede regimentalmente seu tempo à nobre Vereadora Theodosina Ribeiro, a qual tem a palavra.

A SRA. THEODOSINA RIBEIRO — Sr. Presidente, Srs. Vereadores, Sr. Consul da Dinamarca: Associando-me à homenagem que se presta, neste momento à Dinamarca, por motivo da comemoração de sua data nacional, aproveito a oportunidade para apenas situar o papel de relevo que ocupam no panorama da literatura mundial alguns de seus ilustres filhos, especialmente aquele que se tornou mundialmente famoso através de seus maravilhosos contos infantis — refiro-me a Hans Christian Andersen, escritor, dramaturgo e poeta que, aplicando um tratamento originalíssimo às histórias de origem folclórica e lendária da Escandinávia, criou personagens imorredouros. Varias de suas obras de ficção foram traduzidas em todas as línguas e incorporadas às recordações e imaginação sonhadora de milhões de crianças do mundo inteiro.

Aproveito, igualmente, para homenagear a mulher dinamarquesa, na pessoa da ilustre Vice-Consul Honorária da Dinamarca em São Paulo, Dra. Yelva Worward Caetano da Silva, nascida em São Paulo, filha e neta de dinamarqueses, advogada ilustre, cuja contribuição integradora da cultura escandinava tem sido sua meta incansável.

E finalmente a família Simonsen, de vinculação dinamarquesa, e que nos deu o grande líder Roberto Simonsen, hoje representado nesta cerimônia por seu descendente Vitor Simonsen, que tem honrado as tradições de trabalho e cultura de sua progenie.

Com essas palavras, quero retratar a grande contribuição dessa figura dinamarquesa ao nosso País, o Brasil, que tanto tem recebido para que, num futuro bem próximo, seja a primeira nação do mundo.

Muito obrigada, Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE — A Presidência se associa a manifestação da nobre Vereadora Theodosina Ribeiro, cumprimentando — nesta oportunidade — S. Exa. o Consul da Dinamarca e as demais ilustres personalidades que se encontram em plenário.

Tem a palavra, por cessão de tempo do nobre Vereador José Maria Marín, o nobre Vereador Mario Osassa.

— Assume a Presidência o Sr. José Maria Marín.

O SR. MARIO OSASSA — Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores, na sessão ordinária da última sexta-feira, o nobre Vereador João Carlos Meirelles, ocupando a tribuna no Grande Expediente, teve várias críticas à administração municipal. No exercício da liderança do Executivo nesta Casa, cumpre-me responder às críticas formuladas por S. Exa.

Lemos com atenção e analisamos com cuidado, e sobretudo com grande respeito, a manifestação do nobre Vereador João Carlos Meirelles. Vereador dos mais brilhantes desta Casa, com um passado de lutas que merece de nossa parte o maior respeito, S. Exa., desta tribuna, com a autoridade de quem já exerceu a liderança do Executivo, teve diversas críticas sobre assuntos da maior importância à administração municipal. Quer-me parecer que as críticas de S. Exa. versaram sobre três pontos fundamentais: o problema do metrô, o problema das enchentes e o problema do Plano Urbanístico Básico. Não sei se, nesta oportunidade, terá tempo suficiente para dar ao povo de São Paulo os esclarecimentos a que faz jus com referência às matérias tão importantes. E para isso, desejo iniciar tratando do problema do metrô, que é eminentemente técnico.

Não é com discursos que se resolve este grande problema, talvez o mais importante da Cidade de São Paulo. Assim, sem pretender estabelecer polémica com S. Exa. e nobre Vereador João Carlos Meirelles — aliás profundo conhecedor da matéria, porque acompanhou pari passu os estudos que precederam à contratação, elaboração do projeto e mesmo início da execução da importante obra — com o máximo respeito quero trazer ao povo de São Paulo esclarecimen-

tos com referência ao andamento, à situação do metropolitano de São Paulo.

(Lê) — Para o estudo de viabilidade econômico-financeira e o pré-projeto de engenharia do Metrô de São Paulo, elaborados pelo consórcio HMD (Hochtief-Montreal-Deconsult), foram necessários 18 milhões e 280 mil marcos alemães, sendo 12 milhões e 280 mil marcos referentes ao contrato original, de 7 de abril de 1967, e 6 milhões de marcos referentes ao aditivo do mesmo contrato, de 29 de fevereiro de 1968, firmados com a Companhia do Metrô na Administração Faria Lima. Para ambos, a administração anterior obteve do Governo Federal autorização para contrair financiamento e prestação de aval pelo Tesouro Nacional, tendo os respectivos contratos sido firmados respectivamente em 7 de julho de 1967 e em 25 de outubro de 1968. Posteriormente, ainda na administração anterior, foi firmado um segundo contrato com o mesmo consórcio HMD, contrato esse que se destina à prestação de serviços de engenharia de projeto para a construção da linha Norte-Sul do Metrô paulistano. Esse contrato foi firmado em 29 de fevereiro de 1968 e tem o valor de 42 milhões de marcos, sendo todo ele com financiamento externo. Esse financiamento foi autorizado durante a administração anterior pelo Governo Federal, com contrato de aval de 25 de outubro de 1968. Ainda na administração anterior, o referido contrato foi objeto de um primeiro aditivo no valor de 15 milhões de marcos, firmado em 27 de março de 1969. Atualmente está em vias de concretização um segundo aditivo do mesmo contrato, no valor de 25 milhões de marcos. Ambos os aditivos, da mesma forma que o contrato, são de financiamento externo.

A concessão de prioridade pelo Governo Federal para contratação de financiamento externo e prestação de aval pelo Tesouro Nacional para esses dois aditivos foi obtida pela administração Paulo Maluf através de aviso do Ministério de Planejamento, que permitiu que o referido contrato e seus aditivos pudessem ser objeto de financiamento externo até o montante de 23 milhões e 200 mil dólares, ou sejam aproximadamente 86 milhões de marcos alemães com mais 10% de acréscimo eventuais. Deste montante autorizado pelo Governo Federal já foram utilizados 57 milhões de marcos, sendo 42 milhões para o contrato e 15 milhões para o primeiro aditivo, estando para ser firmado o segundo aditivo no valor de 25 milhões de marcos. Portanto, em números redondos, a cobertura do Governo Federal para o mencionado contrato de prestação de serviços de engenharia de projeto para a construção da linha Norte-Sul do metrô paulistano foi obtida através de gestões da administração Faria Lima (42 milhões de marcos alemães) e da administração Paulo Maluf (40 milhões de marcos alemães). Esses os financiamentos externos que foram objeto de autorização do Governo Federal.

Para a construção da linha Norte-Sul, faz-se necessário um financiamento externo de mais 225 milhões de dólares. Tal financiamento para o metrô de São Paulo está sendo objeto de estudo por parte do Governo Federal e cuja solução deverá ser anunciada até início do próximo mês de abril, conforme declarações levadas a público pelo Sr. Ministro do Planejamento, Dr. João Paulo dos Reis Velloso.

O referido financiamento externo, ora objeto de apreciação pelo Governo Federal, será utilizado na construção civil da linha Norte-Sul, bem como na aquisição do material rodante e outros sistemas (via permanente, sinalização, comunicações, equipamento elétrico). Cumpre observar que os trechos 4, 5, 6 e 10, bem como o material rodante já foram contratados, com propostas de financiamento externo por parte dos contratantes, atingindo o global de aproximadamente 120 milhões de dólares. Os trechos 2 e 3 somente serão colocados em concorrência após o aludido pronunciamento do Governo Federal.

FINANCIAMENTO INTERNO

Os trechos 1, 8 e 9 da linha Norte-Sul foram contratados com financiamento interno pelos próprios consórcios construtores, uma vez que 40% das medições são pagas à vista e os restantes 60% financiados através de notas promissórias emitidas pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, com garantia solidária da Prefeitura Municipal de São Paulo e do Banco do Estado de São Paulo para o trecho 1 e com garantia do aval do Banco do Estado de São Paulo para os trechos 8 e 9. Cumpre observar que embora as obras do trecho 8 houvessem sido iniciadas na administração Faria Lima e as dos outros dois trechos 1 e 9 na atual administração, a autorização para as operações financeiras referentes aos citados 3 trechos somente foi obtida pela administração Paulo Maluf junto ao Banco Central através do GEFICOM (Grupo Executivo de Financiamento de Construção dos Metropolitano), que liberou o Banco Central para autorizar o Banco do Estado de São Paulo a conceder o aval às citadas notas promissórias. Os contratos relativos aos trechos 1, 8 e 9 de outorga de garantia por aval prestado foram assinados com o Banco do Estado de São Paulo no fim do mês de outubro de 1969. Esclareço-se que, para o trecho 7, iniciado na administração anterior não houve necessidade de autorização do Banco Central, uma vez que os pagamentos ao consórcio construtor são efetivados após cada medição, respectivamente 40% à vista e 60% em Apólices Reajustáveis do Tesouro Municipal, resgatáveis em 5 anos.

Em resumo, com referência a financiamento para o Metrô de São Paulo, os resultados até agora foram os seguintes:

ADMINISTRAÇÃO FÁRIA LIMA

1. — Obteve avais do Governo Federal, através do BNDE, para empréstimo externo, no montante de 60 milhões e 280 mil marcos alemães, sendo 18 milhões e 280

mil marcos para o estudo da viabilidade econômico-financeira e para o pré-projeto de engenharia, e 42 milhões para o contrato de prestação de serviços de engenharia de projeto (coordenação dos serviços de engenharia e do detalhamento dos projetos dos trechos e dos sistemas) e fiscalização da obra.

ADMINISTRAÇÃO PAULO MALUF

1. — Obteve concessão de prioridade do Ministério do Planejamento, no montante de 44 milhões de marcos alemães, para os aditivos do contrato de prestação de serviços de engenharia de projeto;

2. — Obteve autorização do Governo Federal para o Banco do Estado de São Paulo outorgar garantias de aval às notas promissórias emitidas pela Companhia do Metrô para pagamento da parte financiada de consórcios (60%) dos trechos 1, 8 e 9, no valor aproximado de 50 milhões de cruzeiros novos.

3. — Contratou os trechos 4, 5, 6 e 10 e o material rodante (198 carros), com financiamento externo no valor global de 120 milhões de dólares, financiamentos esses que dependem, para a sua concretização, da concessão de prioridade pelo Governo Federal, que prometeu manifestar-se sobre o assunto em abril próximo.

Esses, Sr. Presidente e Srs. Vereadores, os esclarecimentos que desejávamos prestar ao povo de São Paulo e em particular ao nobre Vereador João Carlos Meirelles, que em seu pronunciamento de sexta-feira última teve críticas com referência à Companhia do Metropolitano.

— Assume a Presidência o Sr. Luiz Gonzaga Pereira.

Quer-nos parecer que é injusta a manifestação de S. Exa. com referência à paralisação das obras do "metrô"; essas obras não pararam, pelo contrário, trabalha-se mais do que nunca nesse setor para a consecução dos objetivos traçados. Acontece que por ser o problema do "metrô" eminentemente técnico (e temos a impressão que o nobre Edil João Carlos Meirelles entende desse detalhe mais do que ninguém), é preciso aguardar que o Governo Federal se pronuncie a respeito, concedendo prioridade às respectivas obras. E não será com discursos ou outras formas de pressão sobre o Governo Federal que iremos dele arrancar aquilo que o "metrô" de São Paulo está necessitando. O Sr. Ministro do Planejamento por diversas vezes já se manifestou a respeito dessa matéria, e é comunicação oficial de S. Exa. que até o princípio do próximo mês de abril o Governo Federal se pronunciará a respeito da prioridade que deve ser dada às obras do "metrô". Acreditamos que, com referência aos "metrôs" de São Paulo e Rio de Janeiro, o Governo Federal está dispensando a maior atenção possível. O Governo Federal avocou para si a questão dos "metrôs"; como é do conhecimento de todos, não são apenas as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro que estão cuidando do problema do "metrô", eis que outras cidades, como Belo Horizonte, Curitiba, Recife e Porto Alegre, também estão se preocupando com ele.

Mas dado o vulto dessas obras e principalmente porque elas exigem, financiamentos externos, o Governo Federal avocou para si esta responsabilidade para que, posteriormente, não venha a ter problemas a respeito.

A administração atual não está absolutamente alheia ao ritmo das obras do metrô que se desenvolvem nesta capital, ao contrário, ela vem desenvolvendo o máximo de seus esforços para dar continuidade a este grande plano.

Poderíamos informar aos nobres pares o andamento de trecho por trecho das obras realizadas pela Companhia do Metropolitano, para que V. Exas. pudessem verificar que de forma alguma as obras do metrô estão paralisadas.

Com referência ao Trecho 1, por exemplo, as obras se estendem por 1.250 metros ao longo da Av. Cruzeiro do Sul, em duas frentes de trabalho. Uma entre a Rua Leite de Moraes até o portão da Casa de Detenção, com uma extensão aproximada de 600 metros, e a segunda da Rua Força Pública à Rua Niquelândia, com uma extensão de mais de 620 metros. 31 bases dos pilares (blocos) estão concretadas e 10 pilares já foram erguidos. Foram cravados cerca de 2.800 metros de estacas, cada uma delas medindo de 12 a 16 metros de comprimento. O trecho 2 se encontra em fase final de detalhamento de projeto.

Trecho 5 — Inicia-se na rua Vergueiro 665 metros antes da rua João de Moraes e termina na rua Tamóia, próximo ao lago Ana Rosa. Com 1,95 kms. de extensão, esse trecho custará aproximadamente 92 milhões de cruzeiros novos. O método de construção é também o trincheira. Foi iniciado em 15-10-69. O trecho inclui a estação Paraisópolis, das mais importantes do sistema, pois nela se cruzará a futura linha Paulista e dela partirá o ramal Moema.

Obras: Encontram-se em fase de remoção de interferências. Cerca de 1.000 metros de manilhas já foram colocadas para o posterior remanejamento da rede de telefones. Estão iniciadas, também, as obras para o remanejamento das interferências de água, esgotos e gás. Foram descarregadas 10 trechos cerca de 1.600 toneladas de perfis para estaqueamento.

Trecho 6 — Começa na rua Vergueiro (próximo à rua Tamóia) e termina na rua Domingos de Moraes (perto da rua Santa Cruz). Terá 2,1 quilômetros de extensão e custará cerca de 45 milhões de cruzeiros novos. O método de construção é trincheira. Foi iniciado em 20 de outubro de 1969. Inclui as estações Ana Rosa e Vila Mariana.

Obras: São obras as frentes de trabalho no trecho. A primeira desenvolve-se desde a Iruja da Saúde até próximo à rua Sena

Madureira, ao longo da rua Domingos de Moraes. E a segunda em todo o quarteirão entre a rua Dona Júlia, Domingos de Moraes e Vergueiro, onde estão instalados os escritórios dos engenheiros do Metrô e do consórcio responsável pelo trecho. Em ambas as frentes foram iniciados os serviços de estaqueamento, com a cravação de 6.000 metros de perfis de aço ou 400 unidades. O trecho tem atualmente 800 metros em obras. A descarga de perfis foi de 2.500 toneladas. Além disso, foram realizados serviços para remanejamento de interferências, limpeza do terreno, emenda de perfis, colocação de pranchões de peroba (cerca de 2.500 metros de cerca estão concluídos), remoção da pavimentação, instalação elétrica e ligação de água e esgoto para os escritórios.

Trecho 7 — Estende-se pela rua Domingos de Moraes (próximo à rua Santa Cruz) até a av. Jabaquara (perto da rua Fagundes Dias). Com 2,1 km. de extensão, está orçado em 36 milhões de cruzeiros novos aproximadamente. Método de construção: trincheira. Foi iniciado em 15 de dezembro de 1968. Será dotado de duas estações: Santa Cruz e Praça da Arvore.

Obras: Abrangem cerca de 1 quilômetro e meio em 3 frentes de trabalho: a da rua Fagundes Dias à praça da Arvore (ao longo da av. Jabaquara) com cerca de 750 metros de extensão; a estação Praça da Arvore, em toda a sua extensão de 136 metros; e da praça da Arvore até próximo à rua Luis Góis com quase 650 metros de extensão. Foram escavados cerca de 192.000 metros cúbicos de terra que correspondem a 48.000 viagens de caminhões basculantes. A descarga de perfis foi de 6.000 toneladas. Até agora foram cravadas 1.650 estacas num total de quase 25 mil metros. Foram executados 7 metros de laje de piso (piso do túnel) e 490 metros de túnel coberto (incluindo piso, paredes laterais e teto). Os serviços de impermeabilização cobriram uma área de cerca de 20 mil metros quadrados. A partir da rua Fagundes Dias em direção à praça da Arvore, foram feitos 270 metros de aterro lateral (entre o túnel e a vala). Quanto ao reaterro entre o teto do túnel e o nível da rua, cerca de 90 metros, também a partir da Fagundes Dias, estão sendo executados.

Trecho 8 — Começa na av. Jabaquara (próximo à rua Fagundes Dias) e vai até a baixada de Agua Vermelha (perto da rua Eta). Com 1,8 quilômetros de extensão, custará cerca de 27,5 milhões de cruzeiros novos. Está sendo construído pelo método trincheira e conta com 215 metros de elevado especial. Foi iniciado em 15 de dezembro de 1968. Tem duas estações: Saúde e São Judas.

O Sr. João Carlos Meirelles — V. Exa. perle um aparte, nobre Vereador — apenas elucidativo, com relação à sua explanação? Não irei contraditá-lo, senão pedir informações suplementares sobre aquilo que V. Exa. diz neste momento.

O SR. MARIO OSASSA — Pediria a V. Exa. que aguardasse o término da leitura que venho fazendo.

O Sr. João Carlos Meirelles — Com muito prazer, ouvirei o restante da leitura de V. Exa.

— Assume a Presidência o Sr. Ephraim de Campos.

O SR. MARIO OSASSA — (Lê)

"Obras: Tem 4 rentes de trabalho, a estação Saúde, que fica na Av. Jabaquara pouco depois da rua Pereira Stefano, prosseguindo até próximo a rua Miguel Stefano no sentido Cidade-bairro; o túnel que liga as duas estações e que vai da Miguel Stefano até pouco depois da rua Prof. Arpigo Gonzaga, sempre ao longo da Av. Jabaquara; a estação São Judas (um pouco depois da rua Prof. Arpigo até a rua Fagundes Filho); e o viaduto especial que começa na rua São Judas Tadeu, próximo à rua Democráticos, terminando na av. Diederichsen. As escavações alcançam mais de 128.000 metros cúbicos de terra, equivalente a 32.140 caminhões basculantes. Encontram-se cravadas ao longo da Av. Jabaquara, no trecho 8, cerca de 1.200 estacas, que correspondem a mais de 17.500 metros de perfis de aço. No túnel que liga as duas estações estão concretados mais de 650 metros de laje de piso do túnel e 210 metros de túnel pronto, incluindo paredes laterais e teto. O trecho 8 está com toda sua extensão em obras.

Trecho 9 — Começa na av. Diederichsen (próximo à rua Eta) e vai até a av. Armando de Arruda Pereira (perto da praça José da Conceição Meirelles). Terá 2,1 quilômetros de extensão e um custo aproximado de 29,5 milhões de cruzeiros novos. O método de construção é o trincheira. Foi iniciado em 17 de julho de 1969 e possuirá as estações Conceição e Jabaquara.

Obras — Tem quase 1 quilômetro e meio em 4 frentes de trabalho: a estação Conceição (entre a rua Guatupará e rua do Café ao longo da av. Diederichsen); o túnel de ligação entre as duas estações (que vai do comércio da av. Armando de Arruda Pereira até pouco depois da rua dos Cedros); a estação Jabaquara (esquina da Armando de Arruda Pereira com a rua Jequitibás) e finalmente o túnel que liga o trecho 9 ao trecho 8, da ru. Eta até próximo a rua Iruja. Foram escavados mais de 180 mil metros cúbicos de terra, correspondendo a cerca de 45 mil caminhões basculantes. Das 2.600 toneladas de perfis de aço descarregadas, 580 unidades foram cravadas, correspondendo a mais de 8 mil metros de estacas. Foi concretado no túnel que liga as duas estações o primeiro piso de bloco com 30 metros de extensão.

Trecho 10 — Ocupará área superior a 120.000 metros quadrados, situada no Parque do Jabaquara, iniciando-se ao lado da praça José da Conceição Meirelles, onde termina a o trecho 9. Abrirá-se a garagem oficial e o pátio de estacionamento de todo o metrô paulistano. Custará aproximadamente 36,5 milhões de cruzeiros novos.

Obras — O volume de terra escavada é da ordem de 50 mil metros cúbicos, equivalentes a quase 12.500 caminhões basculantes. Entretanto, como o terreno local é irregular, apenas 50% do total escavado foram transportados, sendo que os 50% restantes foram utilizados na compactação das partes