

Paulo Egydio Martins, quando apresentou o meu requerimento de convocação do Sr. Secretário dos Transportes a V. Exa., Sr. Presidente. Retruquei, naquela oportunidade, que não fui eleito com a preocupação de prestar serviços a homens, mas prestar serviços a causas. Paralisar ou suspender contratos, este é o termo exato, cancelar alguns contratos da Via dos Imigrantes são medidas que devem ser analisadas profundamente. Se eu pudesse trazer Chico Barque de Holanda a este Plenário com a sua música "Construção", diria, a propósito, que o meu partido foi massacrado, durante três ou quatro anos, por uma avalanche de cimento e lágrimas, pois a Via dos Imigrantes, realmente, era o prato do dia da Aliança Renovadora Nacional.

Nestas circunstâncias, farei uma pausa em minhas palavras, para pedir neste momento um pouco de música maestro, para que os senhores ouçam o que disse o Sr. Paulo Salim Maluf, em novembro de 1974, sobre a Imigrantes.

«O Sr. Secretário dos Transportes, Engenheiro Paulo Salim Maluf faz mais uma inspeção, agora inspeção rigorosa da Rodovia dos Imigrantes, obra magnífica, monumental.

Pergunta: Sr. Secretário, esta obra importantíssima pela beleza que estamos vendo aqui, será entregue dentro do cronograma, dentro do prazo previsto na sua administração?

O SR. PAULO SALIM MALUF — O Governador Laudo Natel determinou desde o início da sua administração, absoluta prioridade para a Rodovia dos Imigrantes; absoluta prioridade, porque Santos, que é o maior porto da América Latina, escudouro de todas as produções, não só do Estado de São Paulo, mas de Mato Grosso, Paraná, sul de Minas Gerais, enfim, o porto que leva as riquezas para o Exterior, não poderia ficar com dificuldades de escoamento, face ao problema do transporte. E por isso que inúmeras obras do tipo rodoviário e ferroviário foram programadas. E a maior obra rodoviária da América Latina, sem dúvida alguma, a Rodovia dos Imigrantes. Esperamos para o dia 25 de janeiro do próximo ano estar com todas as obras civis prontas, para, então terminada a sinalização, a parte de iluminação de túneis, aguardar que o Sr. Governador Laudo Natel marque o dia da inauguração oficial da estrada.

Pergunta: Alguns jornalistas conversando com V. Exa., colocaram em dúvida a execução de alguns trechos rodoviários, por exemplo, viadutos, túneis, mas os engenheiros que circundavam, afirmaram que aqui nada é impossível, tudo é possível, confirmando as previsões de V. Exa.

O SR. PAULO SALIM MALUF — Esta é uma obra que está sendo construída com amor, principalmente, e o número de operários brasileiros, cerca de 13 mil, junto com mais de 100 engenheiros, estão realmente fazendo um esforço patriótico. Não se trata, como vemos, de construir uma obra comum de engenharia, trata-se, sim, da construção da maior obra de engenharia jamais construída em toda a América Latina. É uma obra que só este ano está custando aos cofres públicos, um bilhão e trezentos milhões de cruzeiros. Quando terminada a administração Laudo Natel, teremos invertido quase três bilhões de cruzeiros, dos novos, somente em obras de vulto. É uma obra em que os operários, engenheiros e mestres de obra brasileiros estão colocando aqui todo o seu amor e seu carinho, visualizando não, na realidade, somente a entrega de uma obra, mas a entrega de uma grande obra, que sem dúvida, vai muito ajudar ao crescimento econômico do nosso país.

Pergunta: Sr. Secretário, aqueles que demandam para a Baixada Santista, passando pela Vila Anchieta, vêm os trabalhos realizados aqui, como também os guindastes e estas máquinas. Temos conhecimento que estas máquinas são italianas, que transportam as vigas. Para aqueles que não estão aqui presentes, V. Exa., poderia descrever para eles o que significa esse trabalho?

O SR. PAULO SALIM MALUF — O que acontece aqui é o seguinte: nós fazemos todos os pilares em cima de fundações, que são feitas a ar comprimido — algumas delas vão até 30 metros abaixo do nível do solo. Em seguida, os pilares e as vigas, ao invés de serem fundidas no próprio local, são fundidas fora, de maneira que ficam pré-moldadas e em seguida são colocadas uma a uma em cima desses pilares, dessas torres, o que faz com que os serviços possam ser feitos concomitantemente; enquanto se fazem as torres, os pilares, enquanto se fazem as fundações, vão se fundindo as vigas e, posteriormente, colocando essas vigas em cima das torres. Isso além de economizar bastante tempo é um serviço que custa bem mais barato.

O SR. DEL BOSCO AMARAL — Sr. Secretário de hoje, V. Exa., ouviu as palavras do Sr. Secretário de ontem, em novembro de 1974, às vésperas das eleições que deram oportunidade a uma convocação desta natureza, não com o fim de monólogo, mas que pode ser transformada, com a maioria que aqui temos e pela franqueza de V. Exa., numa convocação para diálogo que se costuma dizer que trazer um Secretário na Assembleia é preparar seu grande futuro. Não estamos interessados nem em preparar o grande futuro que V. Exa., talvez, pelos próprios méritos possa ter no quadro político e administrativo da Nação, como, também, não nos move qualquer preocupação ao Sr. Paulo Salim Maluf.

Mas, na verdade começo minhas palavras dizendo: ou ele está errado, ou V. Exa. está errado. Um dos dois. Abro meu debate com V. Exa. com estas minhas palavras. Para alguém que ainda não está sendo apurado na faixa cranial — tenho certeza que V. Exa. já deve estar apurado na faixa administrativa — o Sr. Hely Lopes Meirelles, às fls. 4 de um atestado à Justiça, disse:

N. DA T. — O PODIÃO 23 A 1, SERÁ PUBLICADO OPORTUNAMENTE

Deixo isto a V. Exa., que encaminharei a V. Exa., para que tenha copia disso. Tenho certeza e acredito que esteja procurando a responsabilidade criminal — se existe — a respeito deste problema de licitação da Imigrantes.

Então a Imigrantes, que foi e até pode ser considerada, pela exibição desses filmes, desses "slides", uma obra do século, poderá também se tornar em algum momento, no escândalo do século.

Mas eu gostaria de dizer a V. Exa. algo que, agora, já diz respeito à presença de V. Exa. na Secretaria. V. Exa. deu a honra a este deputado, e até criou o nome deste deputado no Estado, participando com ele de um programa de televisão chamado "Diálogo Nacional". Naquela oportunidade, V. Exa. fez uma exposição preliminar também. E naquela exposição preliminar V. Exa. disse, verdadeiramente porque V. Exa. pesa e é bem ponderado nas alternativas que, além do cancelamento dos contratos — pois não havia o disponível; suficiente para que eles pudessem ser realizados e hoje também, repetido pelo Presidente da DERSA — determinadas obras de conteúdo da natureza de determinadas obras de sustentação dos túneis, caso não viessem a ser executadas — V. Exa. usou essas palavras na televisão — poderiam causar uma tragédia. Mas como o diálogo deste deputado com V. Exa. é o melhor possível, e V. Exa. não trouxe fita nem "vídeo tapes", V. Exa. disse, naquela oportunidade que talvez uma tragédia pudesse ocorrer no futuro, se as obras prosseguissem naquele ritmo.

Logo a seguir, perguntamos se as firmas, as empresas que estavam participando da construção da Imigrantes especialmente aquelas que estavam executando obras, obras essas que, se não mudasse a orientação técnica, seriam, talvez, o resumo de uma futura tragédia, se elas tinham oportunidade, no futuro, em novas concorrências ou em novos contratos.

V. Exa., a essa pergunta disse: Todas essas firmas, para mim, merecem o maior respeito quanto à idoneidade. Idoneidade, no Direito Comercial e na parte administrativa, entendemos dividir em dois aspectos: uma idoneidade financeira, moral, idoneidade como aquela que se vai buscar no cartório de protesto. Também há uma chamada idoneidade técnica, e V. Exa., como engenheiro brilhante, sabe disso. Neste momento, digo que V. Exa. — e V. Exa. há de dar a resposta, ou, talvez, no final concordar, já com a ideia amadurecida e diferente, porque deixamos ao critério do telespectador, naquela oportunidade, que se uma empresa, quer para atender a prazos políticos, ou à vaidade de qualquer Secretário de Estado, quisesse plantar seu nome numa Serra do Mar, mesmo com prejuízos para a ecologia, conforme também afirmou hoje, aqui, o Presidente da DERSA; qualquer empresa, a não ser que quisesse voltar ao Julgamento de Nuremberg, quando os homens diziam: "malamos — porque cumprimos ordens de Adolf Hitler", não poderia, se tem realmente idoneidade técnica, aceitar prazos políticos, que na palavra do atual Secretário haveriam de causar riscos futuros, da forma como os trabalhos vinham sendo conduzidos.

Desta forma, faria a seguinte pergunta: V. Exa. vai permitir que participem das futuras licitações ou concorrências firmas que comprovadamente agiram de forma técnica a colocar em risco, no futuro, caso este governo não houvesse paralisado o ritmo das obras? V. Exa. há de permitir que essas firmas participem de licitações, desde que comprovada a idoneidade técnica, mesmo por apelo feito pelo ex-Secretário Paulo Salim Maluf?

Gostaria que V. Exa. respondesse a esta pergunta.

Sr. Presidente, em questão de ordem, pergunto a V. Exa. se é permitido, dentro do meu tempo, ouvir primeiro essas respostas.

O SR. PRESIDENTE — Na forma regimental, V. Exa. deveria concluir todas as perguntas no seu tempo, para depois, em igual tempo, o Sr. Secretário responder. A Mesa não teria condições de fiscalizar o tempo dado a cada um, na pergunta e na resposta.

O SR. DEL BOSCO AMARAL — Sr. Secretário, nas páginas 16 do magnífico trabalho de V. Exa., V. Exa. diz que "o que se verifica atualmente é que muito se tem a fazer em obras de contenção e proteção de taludes, a fim de restaurar o equilíbrio do meio ambiente em diversas áreas.

A proposição inicial para o Sistema Imigrantes, trecho da Serra, de autoria de um Consórcio formado pelo Escritório Técnico antes mencionado, e por uma firma italiana especializada em estradas de montanha, compunha-se de três pistas paralelas, e colaterais desde o Planalto até a Baixada, constituindo as pistas ascendente, descendente e reversível.

"No decorrer dos trabalhos de implantação da pista ascendente, as experiências acumuladas no trato com a obra motivaram a DERSA a efetuar novos estudos de alternativas de traçado para as pistas descendente e reversível, face aos inconvenientes e dificuldades que se vinham avolumando."

V. Exa., na afirmativa que faz, deixa margem para mais uma pergunta, para, no momento oportuno, V. Exa. responder: se as firmas que projetaram e que organizaram este planejamento do trecho da Serra cometeram sérios deslizes, que tenham motivado, hoje, a mudança de comportamento da DERSA.

Sr. Secretário, para possibilitar a entrega no trecho da pista ascendente da Serra e do trecho da Baixada — página 22 da obra de V. Exa. — fazem-se ainda necessárias obras complementares, tanto no Planalto como no Litoral. A estimativa de dispêndio com essas obras atinge o montante de cento e onze milhões de cruzeiros (Cr\$ 111.000.000,00), perfazendo, portanto, um valor adicional de trezentos e setenta e três milhões de cruzeiros (Cr\$ 373.000.000,00), a serem investidos ainda no exercício de 1975."

Pergunto a V. Exa., para que V. Exa. possa responder, e quero fazê-lo bem vagarosamente: este Governo de Paulo Egydio vem anunciando que, assim que o Presidente Geisel indicou seu nome para homologação pela ARENA, em termos de governança do Estado, S. Exa. logo reuniu seus futuros planejadores, sua equipe de planejamento e passou a olhar globalmente os problemas, sem é verdade, por ética, tentar invadir o seio do outro governo que ainda estava instalado naquela oportunidade. Mas S. Exa., o Governador Paulo Egydio Martins disse claramente e ainda disse hoje, que já conhecia os problemas. V. Exas., nas exposições que fazem sobre a Imigrantes, têm demonstrado que foram colhidos praticamente de surpresa, porque exibiram até um filme em março de 1975, quase que dizendo: «Olha, recebemos a coisa assim. Daqui para trás não sabemos de nada».

Pergunto a V. Exa.: o Governador Paulo Egydio Martins sabia o que acontecia na Imigrantes ou havia uma falta de sintonia entre o seu governo e o Governo Laudo Natel?

V. Exa., às pag. 24, diz:

«Como a aceleração imprimida ao ritmo das obras, mesmo com o aumento de recursos introduzido na terceira versão do orçamento de 1975 representaria ainda um ônus financeiro impossível de atender, a diretoria da empresa renegociou com as empreiteiras, através de termos aditivos assinados em fins de fevereiro de 1975, uma dilatação nos cronogramas de execução de modo a estabelecer valores mensais de desembolso compatíveis com as disponibilidades previstas em orçamento.

V. Exa. sabe que o ato é legítimo mas que o cimento, o ferro e a mão-de-obra sofrem um acréscimo. V. Exa. teria hoje condições de dizer o que custou ao Estado esta imprevisão que obrigou o Estado a uma dilatação nos cronogramas de execução, de modo a estabelecer valores mensais de desembolso compatíveis com as disponibilidades previstas no orçamento?».

Essa é a pergunta que faço a V. Exa. Não quero fazer muitas perguntas, porque há deputados que aqui talvez pelas características de sua própria profissão fora da Casa, tenham melhores condições de estabelecer um diálogo técnico com V. Exa. Mas gosto de fazer perguntas a respeito de lógica, porque sou apaixonado pela Lógica.

Nestas circunstâncias, perguntaria a V. Exa.: a DERSA está proclamando num «jus sperandum» uma falta de recursos. A DERSA — como a DERSA, um padrao para a Baixada Santista, para esta ligação São Paulo-Santos — estabeleceu um pedágio a partir de junho de 1975, de vinte cruzeiros. Esta empresa pede o sacrifício do povo através de diversas manifestações.

Queria perguntar a V. Exa., para que V. Exa. dissesse posteriormente ao Plenário quanto dispense a DERSA em honorários de diretoria, quanto percebe o Presidente da DERSA e seus assessores diretos para sabermos realmente se a DERSA está parodiando Winston Churchill, dizendo: «Santue, suor e lágrimas, mas para todos!».

E, finalmente, para que todos tenham tempo de inquirir V. Exa. faço uma pergunta:

Quanto custará ao Estado, se alguma previsão, se mesmo através de uma projeção, os novos contratos que vierem a ser efetuados para que a Imigrantes não fique simplesmente numa pista ascendente e nesses quatro anos não seja usada pelo governo que V. Exa. hoje serve com tanto brilho como um instrumento político, como o foi no governo passado.

Essa é a derradeira pergunta que queria fazer nesta meia hora que me cabe. E quero dizer a V. Exa. que, quando trouxe esta pergunta e esta gravíssima acusação que o Dr. Hely Lopes Meirelles fez a respeito dessa concorrência, quando trouxe este discurso ou entrevista do Dr. Paulo Salim Maluf — aliás foi uma entrevista «sti generis», porque se não me engano, essas grandes estruturas metálicas italianas que implantam as vigas pré fixadas, não sei bem o nome técnico — sim, estou sendo informado de que são treliças — foi dado com muito alarde por S. Exa., como pé, em cima dessa base, falando aos radialistas. E eu, no rádio, acompanhando como rádio-ouvinte, o que costumava fazer, porque a Imigrantes parece que era considerada um segredo de Estado, fiquei o gravador, o que costumava fazer porque gosto de lembrar o que as outras pessoas falam no passado, as palavras do Dr. Paulo Salim Maluf, para todos os efeitos o Dr. Paulo Salim Maluf, hoje ocupado em correr o Estado no refortalecimento do partido político que defendemos, S. Exa. parece que não vai assistir, este ano, à inauguração da Imigrantes, na forma que disse na entrevista na Rádio «Cometas», à qual nos referimos. Nessas circunstâncias, certamente não cometera eu a falta de gentileza de dizer que V. Exa. nos traria de volta a época amalfitana, porque V. Exa. tem primado principalmente pela franqueza e tenho certeza de que obterei essa resposta com a máxima franqueza. Quero lembrar a V. Exa. que, em matéria de slides e filmes, os tivemos no passado, nesta Assembleia, quando a Via dos Imigrantes foi cantada em verso e em prosa pelo Sr. Paulo Salim Maluf, apontando como concluída a estrada Guarau-Perúbe, quando, na verdade, não haviam nem sido começadas as obras.

Quero agradecer a atenção de V. Exa. Estou profundamente interessado, principalmente em duas perguntas: a da concorrência que foi anunciada antes do próprio ato, segundo o Sr. Hely Lopes Meirelles, e em segundo lugar, se V. Exa. vai permitir ou mesmo vai levar ao conhecimento público quais as empresas que para servir prazos políticos estavam arriscando, no futuro, a vida dos habitantes deste Estado. Muito obrigado a V. Exa.

O SR. PRESIDENTE — Tem a palavra o Sr. Secretário dos Transportes, para responder às interpeleções do nobre deputado. S. Exa. dispõe de 30 minutos, regimentalmente.

O SR. SECRETÁRIO DOS TRANSPORTES — Sr. Presidente, Srs. deputados, nobre deputado Del Bosco Amaral, acho que, de início, cabe uma colocação de minha posição frente a coisa pública. Sou novo em matéria de coisa pública, e a primeira vez que tenho a experiência e o privilégio de comparecer a uma Assembleia Legislativa.

Não fui convidado para ser Secretário dos Transportes, fui convocado. Recusei o primeiro convite. O Governador Paulo Egydio Martins não concordou e me deu três dias de prazo. Durante esses dias muita coisa aconteceu e no fim desses três dias os apelos e as demandas eram de tal porte que aceitei a função que me é profundamente onerosa, sob todos os aspectos, porque, pra cima deixei uma empresa que é a minha vida, que fundei e que depende fundamentalmente de mim, para vir para a coisa pública — colocar-me na situação em que hoje me encontro como elemento focal de relação entre duas fases do mesmo partido, reconhecendo a profunda responsabilidade daquilo que vou dizer. Mas quero defender meu estilo de vida. Sou um indivíduo que não vieste, sou um amante da verdade. Sou um homem que durante toda a minha vida não fiz nada a não ser engenharia. A minha condição de Secretário de Estado eu a considero um acidente na minha vida e que irá no máximo a quatro anos. Muito provavelmente menos, mas irá no máximo a quatro anos. Depois de deixar de ser Secretário de Estado, vou voltar à minha condição de engenheiro Técnico e tenho setos e não vou me permitir que durante a minha vida pública vá negar aquilo que fiz durante toda a minha vida profissional, qual seja, negar bons ensinamentos de engenharia, nos quais fui formado, os quais sempre pratiquei. De modo que, prezado deputado, vim aqui para dizer a verdade. Eu não tenho condições de fazer política com "o" mirasisco. Acho que fazer política é gerir bem a coisa pública, é dar a decisão certa na hora certa, e com coragem, com capacidade de sofrimento, para aceitar a responsabilidade de uma decisão grave. E eu não sou homem omissivo. De modo que pelo menos me deem esse crédito, que eu não estou fazendo nada fácil.

Então, por amor à verdade, e no estilo um pouco descontraído, como já viram, me perdoem, vou tentar responder por ordem as perguntas de nobre deputado Del Bosco Amaral. E se S. Exa. não ficar satisfeito, estou de pleno acordo em ir até o fundo, a continuar o diálogo, pois o diálogo é importante. Devo dizer que tenho aprendido muito com os Srs. deputados. E o próprio deputado Del Bosco Amaral é homem muito inteligente, de profundo sentido da sua responsabilidade. E nos nossos diálogos extra-Assembleia ou extra-televisão tenho percebido que existe entre nós terreno para uma grande identificação. Mas S. Exa. está lá e eu aqui.

Quanto ao fato que V. Exa., nobre deputado, me citou em relação à carta que foi citada, do Sr. Hely Lopes Meirelles, como constituindo uma ilegalidade, não posso me antecipar à Justiça. O assunto está sub-judice e aguardarei a decisão da Justiça sobre a ilegalidade ou não do fato.

Com relação à tragédia infeliz que ocorrerá ou ocorreria na Via dos Imigrantes, eu disse no programa de televisão em que pela primeira vez fui inquirido por V. Exa., o repito agora, que a administração da DERSA e eu concordamos em que as obras de contenção são absolutamente necessárias para evitar uma tragédia. Não estou dizendo que essa tragédia vai ocorrer. Até me permitiria usar uma imagem muito simples. No dia em que o senhor tiver que sair à noite por uma estrada insípida, para fazer uma longa viagem com seu automóvel, jamais a fará sem colocar no seu porta-malas o estepe. O estepe é a garantia contra uma tragédia, é o recurso do qual o senhor largaria mão se fosse colhido por uma tragédia. Então, as obras de contenção que estão sendo feitas são exatamente para evitar uma possível tragédia. Não tenho condições para dizer que a tragédia ocorrerá necessariamente. Mas como homem público e como engenheiro, não tenho como negar a iminente necessidade de prioridade às obras de contenção.

Outra pergunta em que V. Exa. colocou ênfase é sobre as firmas de engenharia, sobre a sua idoneidade técnica ou moral. Devo dizer-lhe o que tenho dito e repetido em todos os lugares, ou seja, que as construtoras que trabalham na Via dos Imigrantes são grandes firmas de engenharia, com grandes serviços prestados à engenharia nacional, algumas delas respeitadas até fora das fronteiras do Brasil. Seria da maior injustiça debitar-se a essas empresas de engenharia a responsabilidade pelos problemas que no momento existem na Via dos Imigrantes. O mais grave, o que mais preocupa a direção da DERSA e a mim, são os problemas da devastação da mata, que dá aspecto terrível de agressão à ecologia e como corolário destrói um elemento de estabilidade do maciço da serra, porque a terra não é muito mais facilmente penetrável pelas enxurradas, permitindo a ocorrência do deslizamento horizontal.

Esse fato foi causado pela construção das estradas de serviço. Essa obra foi projetada e concebida para ser realizada num determinado prazo e foi concebida e projetada por um grande escritório de engenharia de São Paulo.

Eu tive — digamos — talvez o estilo de não citar nomes de firmas em meu depoimento, mas como o nobre deputado fez referências nominais a firmas, diria agora o seguinte: esse grande escritório de engenharia é o Escritório de Engenharia José Carlos de Piqueiro Ferraz, apoiado pela firma chamada Alpina, que é uma das grandes firmas européias com tradição em estradas em meio a encostas de montanha.

O engenheiro José Carlos de Piqueiro