

Imprensa Nacional
Biblioteca Machado de Assis



B0023664

F
625.71
G426



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ADHEMAR GHISI
Deputado Federal

A BR-101 E SANTA CATARINA

Discurso proferido na sessão
de 6 de agosto de 1971

DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL
Brasília — 1971

F 328.32
G426b



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ADHEMAR GHISI
Deputado Federal

A BR-101 E SANTA CATARINA

Discurso proferido na sessão
de 6 de agosto de 1971

F. 328.32
G. 426.15
30023 864

cessantes atividades em prol da realização da obra, cuja importância econômica, social e administrativa atualmente ninguém poderá negar ou desconhecer.

Façamos, todavia, um pouco de história dessa rodovia tão sofrida, tão aguardada, tão protelada, tão criticada, tão tumultuada. Como bem disse o Conselheiro Nereu Correia, do Tribunal de Contas de Santa Catarina, Presidente da Academia Catarinense de Letras, em delicioso artigo publicado no "Diário Catarinense", de 9 de janeiro de 1970, "precisaríamos de alguns volumes para escrever a história da BR-101, antiga BR-59, no trecho de Santa Catarina".

Naquele Estado, os trabalhos de implantação tiveram início em 1947, entre Florianópolis e Biguaçu. Esse trecho, que liga cidades separadas apenas por 18 quilômetros, só foi concluído em 1964, ou seja, 17 anos depois. A média foi de pouco menos de um km por ano. Parlamentar catarinense houve que, diante da morosidade do andamento da obra, pretendeu propor projeto de lei a fim de que seus 25 anos de construção fôssem assinalados através da emissão de um selo especial comemorativo do acontecimento.

O Sr. *Laerte Vieira* — Nobre Deputado Adhemar Ghisi, na hora em que se rejubilam todos os catarinenses pela inauguração da BR-101, devemos reiterar ao Governo, especialmente ao Senhor Ministro dos Transportes, que tem visitado Santa Catarina algumas vezes, nossa solicitação no sentido de que se intensifique a construção de outras rodovias federais indispensáveis para o desenvolvimento do nosso Estado e também de interesse para a própria economia brasileira. Ouvi noticiário de estações de rádio e li publicações de jornais acerca da rede rodoviária federal do Rio Grande do Sul. Fiquei contentíssimo que estivéssemos naquele Estado em estágio tão avançado, contando com tantos quilômetros de estradas asfaltadas, como anunciam que o Rio Grande já tem, devendo suas rodovias serem aumentadas ainda nos próximos dois anos. Assim, como catarinense e vizinho do Rio Grande do Sul, esperamos que as rodovias não cortem nosso Estado apenas de passagem, ao demandarem o grande Estado do extremo Sul. Esperamos que também a nossa transversal, a BR-282, tenha suas obras atacadas em ritmo urgente, como é de interesse para Santa Catarina e para a economia brasileira. Na ocasião em que V. Exa. diz do contentamento de todos os catarinenses pela conclusão dessa obra, que se arrastava há 25 anos, queremos registrar nosso apêlo no sentido de que também outras rodovias da Rede Federal sejam implantadas e asfaltadas em Santa Catarina.

O Sr. *Daniel Faraco* — Nobre Deputado, o Rio Grande do Sul, não diria por uma fatalidade, mas por um designio da História, só pode ter contato com o Brasil por via terrestre, através

de Santa Catarina. Posso assegurar que ele se sente muito honrado com isso.

O Sr. *Laerte Vieira* — Parece que o aparte foi mais do catarinense do que do gaúcho. De modo que não há o que contestar.

O Sr. *Daniel Faraco* — Dos dois.

O SR. ADHEMAR GHISI — Agradeço os apartes dos nobres Deputados Laerte Vieira e Daniel Faraco. Respondo ao primeiro, dizendo que o compromisso da construção da BR-282, a mais importante longitudinal catarinense, é enfatizado a cada pronunciamento do Ministro de Transportes, Coronel Mário David Andreazza. Nestas condições, como V. Exa. verificará no curso do meu discurso, não postulamos sua construção; apenas relembramos o compromisso que S. Exa. tem para conosco. De qualquer maneira, estou inteiramente solidário com a lembrança do Deputado Laerte Vieira e com a do meu nobre Vice-Líder, Deputado Daniel Faraco, que, invocando a fatalidade histórica, procura justificar as ligações entre o Rio Grande do Sul e o restante do Brasil, através do território de Santa Catarina.

A BR-101, em Santa Catarina, sem dúvida, como se afirmava à boca pequena, tinha "caveira de burro." Não foi, pois, sem razão a comparação feita relativamente à sua construção com as modificações que o mundo determinou, principalmente com a conquista espacial. Foi mais fácil ir à Lua, conquistar o espaço, vencendo os mais duros e difíceis obstáculos. Da lua estão voltando agora vitoriosos e afirmados, como produto da tecnologia e do avanço da ciência, os três intrépidos americanos que trafegaram de jipe no nosso satélite, dele trazendo respeitável carga de material, embora o nosso satélite esteja distanciado de nós apenas por 387 mil km. E se os americanos, ao retornar ao nosso velho planeta Terra, encontrarão a nossa BR-101 em sua fase final de construção no território catarinense, e porque à frente do Ministério dos Transportes, e tão-somente por causa disso, honra e méritos lhe sejam reconhecidos, encontra-se um dos maiores Ministros da Viação que o Brasil já possuiu.

Herdando uma situação de quase abandono e profundo desinteresse pela BR-101, a partir de Curitiba para o Sul, o atual Ministro dos Transportes, Coronel Mário Andreazza, implementou de tal forma a obra que, a 5 de abril de 1968, inaugurava o Presidente Arthur da Costa e Silva o trecho de 99 quilômetros e 500 metros entre Osório e Tôrres, nos limites do Estado de Santa Catarina com o rio Mambituba.

O Sr. *Antônio Bresolin* — Desejo congratular-me com V. Exa. pelo registro altamente auspicioso que está efetuando. Aliás

V. Exa. sempre que assoma à tribuna o faz com objetivos altamente construtivos. O povo catarinense efetivamente merece a realização dessa obra, para estimular seu desenvolvimento, possibilitando-lhe também colaborar mais eficientemente no progresso do País. Quero dizer a V. Exa. que muitas vezes tenho registrado desta tribuna queixas e mais queixas com relação a algumas rodovias do meu Estado, principalmente na região que vai da Serra e das Missões a Santa Maria, centro do Estado. Entretanto, o Sr. Ministro acabou de tomar uma série de providências que me encheram de alegria o coração, assim como os de toda a gauchada daquela região. Essa iniciativa indica que as obras efetivamente serão dinamizadas. Com referência à BR-285, uma das mais abandonadas do Brasil, fui informado de que o Ministro Mário Andreazza estava pessoalmente verificando o trecho entre Júlio de Castilho e Santa Maria, onde as obras foram entregues a algumas companhias que não executavam o serviço como era do interesse da imensa população daquela área.

Faço este registro par destacar e louvar o Ministro Mário Andreazza, quando toma providências dessa natureza. Só assim uma das regiões mais ricas do meu Estado terá mais facilidade para se desenvolver, exemplo daquelas que V. Exa. está descrevendo com muita propriedade, com muito acerto e com os meus aplausos.

O SR. ADHEMAR GHISI — Muito obrigado a V. Exa., Deputado Antônio Bresolin, pelo aparte que me honra nesta oportunidade. V. Exa., homem da Oposição, tem como nós, do Governo, a mesma confiança e a mesma fé que devotamos à pessoa do ilustre Ministro Mário David Andreazza. Elogiando-o, V. Exa. faz justiça a um dos mais eminentes auxiliares do Presidente Emílio Garrastazu Médici. V. Exa., portanto, tem também o meu melhor agradecimento pela forma simpática com que interveio no debate.

O Sr. *Laerte Vieira* — Perdoe-me V. Exa. esta segunda intervenção. Parece-me, na hora em que se fala em novas construções de rodovias, tão necessárias ao País, que também deva ser registrado o trabalho, muito bem feito, desenvolvido pelo "Jornal do Brasil", chamando a atenção do Governo para a conservação das rodovias. Na própria BR-101, exatamente no trecho cuja inauguração será feita nos próximos dias, já existem problemas de conservação. O "Jornal do Brasil" salientava que as estradas brasileiras, registrando o grande número de acidentes de trânsito que têm havido no Brasil, precisam ser melhor conservadas. O Governo, pois, não deve só construir e entregar ao tráfego estradas, mas também conservá-las e sinalizá-las convenientemente, de forma que se evite os acidentes. A BR-101, nesse trecho — observei há poucos dias, quando estive em Santa Catarina — está com um

tráfego já intensíssimo. Tanto que, mesmo antes de inaugurada, grande parte do tráfego que se fazia especialmente pela atual BR-116, antiga BR-2, foi deslocado para essa estrada, que atravessa região sem as serras, sem os inconvenientes da outra, muito acidentada. E' preciso que o Governo — e considero este aspecto tão importante quanto construir — conserve as rodovias construídas, sinalizando-as convenientemente, para evitar os acidentes, como vem, com justiça e propriedade, denunciando o "Jornal do Brasil".

O SR. ADHEMAR GHISI — V. Exa. e o "Jornal do Brasil" têm razão. Qualquer campanha no sentido da melhor conservação das rodovias federais receberá, certamente, o apoio de todos os representantes do povo com assento nesta Casa.

Dizia, Sr. Presidente e Srs. Deputados, que o ato de inauguração do trecho da BR-101 entre Osório e Tôrres, constitui, como se afirmou na época, a abertura de uma porta para a grande rota do litoral. Para que toda extensão da BR-101, em Santa Catarina, pudesse ser concretizada, foi necessário, inclusive, que a natureza tivesse contribuído com o grande e lamentável acontecimento ocorrido em meados da década passada, ao ruir a ponte sobre o rio Pelotas, após violenta tromba d'água. Nessa ocasião, entraram em verdadeiro colapso as ligações do Rio Grande do Sul com os demais Estados da Federação, através do Passo do Socorro. Acordou o Ministério da Viação, então, para a clara realidade, qual a de que o Rio Grande do Sul e o Brasil necessitavam urgentemente para o seu desenvolvimento e maior progresso, de outra ligação rodoviária além da BR-116, longitudinal, que, avançando de Curitiba, se estendia até Porto Alegre, vencendo todo o sistema da Serra Geral. Caía assim o mito de que a BR-101 teria apenas valor como estrada turística.

Mas voltemos um pouco ao passado e nos detenhamos nos contratos efetuados em Santa Catarina antes do Governo Jânio Quadros para a construção da BR-59.

O Sr. *Dib Chereim* — Deputado Ademar Ghisi, V. Exa. se está referindo à inauguração, no próximo dia 19 de agosto, da BR-101, trecho que vai de Florianópolis até a divisa com o nosso vizinho Estado do Rio Grande do Sul. Estava ouvindo de outro local desta Câmara, atentamente, o seu discurso. Desejava, por isso mesmo, fazer uma manifestação, eis que represento com muita honra vários Municípios de Santa Catarina beneficiados agora com essa importante obra que o Governo Federal irá entregar ao povo catarinense, com vistas a um melhor sistema de transporte rodoviário em nosso Estado. Tive conhecimento — extra-oficialmente, é bem verdade — pela imprensa, de que a inauguração irá processar-se no próximo dia 19 de agosto, com a presença do Exmo.

Sr. Presidente da República e do Sr. Ministro dos Transportes. Quero, pois, que V. Exa. acresça, se assim o entender, ao seu discurso, a minha manifestação de profundo regozijo pela inauguração dessa obra em nosso Estado. Não faz muitos dias, dessa tribuna que V. Exa. ocupa, defendia eu a instalação de uma refinaria no nosso Estado, precisamente na cidade de São Francisco do Sul, objeto de exposição encaminhada pelo Sr. Governador, Engenheiro Colombo Machado Sales, ao Presidente da Petrobrás, General Ernesto Geisel. Referi-me então a esta importante rodovia que, sem dúvida alguma, formará a infra-estrutura indispensável para a implantação dessa refinaria em nosso Estado. Eis que, agora, V. Exa. comenta esse fato auspicioso sob todos os aspectos. E' de justiça que a representação catarinense nesta Casa, que há longos e longos anos vem esperando pela conclusão dessa rodovia e pela implantação de outras, como a BR-282 e a BR-470, registre o seu voto de confiança no Sr. Presidente da República e no Ministro dos Transportes.

O SR. ADHEMAR GHISI — Com muito prazer incorporo o aparte do nobre Deputado Dib Cherem ao meu modesto discurso e o faço realmente prazeroso por poder ter contado com uma contribuição tão valiosa quanto esta.

Como dizia, propunha-me a voltar um pouco ao passado, para deter-me nos contratos efetuados em Santa Catarina antes do Governo Jânio Quadros, relacionados com a construção da BR-59. Esse capítulo doloroso da história da construção da atual BR-101 assinala as ocorrências mais estranhas e mais difíceis de serem explicadas no que diz respeito às concorrências públicas realizadas para sua concretização, entre os anos de 1959/1960. Até hoje não ficou explicado por que um das firmas empreiteiras vencedoras da concorrência para a construção do trecho Florianópolis — Laguna, sem tradição no ramo, logrou a obtenção da maior parte do contrato global, tendo recebido no ato de sua classificação um adiantamento que os mais parcimoniosos afirmaram não ter ultrapassado os 20% sobre o valor total da obra; nem se explicou também por que no relatório geral das obras rodoviárias de Santa Catarina, no ano de 60, afirmou-se que a BR-101 já se encontrava praticamente implantada naquele Estado.

Tantas e tão graves foram as denúncias assacadas contra os empreiteiros em face do exposto que, à época do Governo do Senhor João Goulart, se instituiu nesta Casa uma Comissão Parlamentar de Inquérito para que fôssem apuradas e apontadas as irregularidades. Essa CPI, proposta pelo Deputado Aroldo Carneiro de Carvalho da representação catarinense, apurou: 1º) que foram feitas avaliações na terraplanagem e na pavimentação no trecho Itajaí-Tijucas para efeito de adiantamento à firma contratada, a

Terraplanagem Desmonte Ltda., contrariando tôdas as normas do DNER, pelas quais os pagamentos só devem ser feitos após cada medição, ou seja, posteriormente à execução de cada trecho. 2º) Que esses adiantamentos somaram, na época — 1960 e 1961 — 175 milhões de cruzeiros antigos; 3º) que houve também avaliação, "isto é, adiantamento", pelo trecho Florianópolis-Laguna, em favor da mesma firma. Todavia, a exigüidade do prazo, 90 dias, não permitiu à CPI proceder ao devido levantamento, ao confronto entre as obras realmente executadas e os adiantamentos feitos; 4º) que nem todos os contratos foram resultados de concorrência pública; 5º) que a firma contratante subemprestou as obras no trecho Laguna-Tijucas à revelia do DNER.

Existe aí um capítulo da BR-101 que muitos ignoram e de que poucos se lembram. O desinteresse, a desídia, a alegada falta de recursos do Poder Público Federal e a desonestidade comprovada tiveram o mérito de mobilizar a opinião pública catarinense. Jamais uma reivindicação sensibilizou tanto a nossa gente. Por isso, ao lado das autoridades estaduais e municipais e dos nossos parlamentares, notadamente os federais, vieram juntar-se entidades representativas de grupos sociais, profissionais e privados, que contribuíram eficazmente par desencadear uma campanha inexecedível em favor da BR-101. Já, então, não sensibilizaram os catarinenses as promessas coloridas de uma possível realização da obra. A nossa gente, em Santa Catarina, queria ação, porque queria a estrada, a primeira rodovia de interesse genuinamente catarinense, de competência e de responsabilidade do Governo Federal para unir algumas de suas mais importantes regiões sócio-econômicas, cuja contribuição para os cofres públicos não recebia a contrapartida razoável e justa.

Com a Revolução de 64 as coisas melhoraram. Moralizou-se o processo. Após o término do trecho Osório-Torres, já referido, concluiu-se a pavimentação dos trechos Joinville-Itajaí e Biguaçu-Tijucas.

Agora se reclamava apenas pelo ritmo das obras, que os catarinenses consideravam lento, levando-se em conta a importância do empreendimento para a terra barriga-verde e para o País.

A essa altura, já se havia abatido sobre o Rio Grande do Sul e sobre Santa Catarina a violenta tromba d'água, seguida de temporais intermitentes por muitos dias, ocasionando a destruição da ponte do Passo do Socorro, sobre o rio Pelotas, no percurso da BR-116.

Afirmava-se, ainda, em Santa Catarina, a consciência de que a rodovia já não era apenas reivindicação barriga-verde, mas, sim, e principalmente, do interesse da segurança e da economia nacionais.

Estudos os mais amplos, variados e profundos foram feitos para demonstrar que o percurso Pôrto Alegre-Curitiba ou vice-versa, pela BR-101, embora alguns quilômetros mais longo, representava sensível economia para o proprietário do veículo, quer do ponto de vista de seu desgaste, quer do aspecto do consumo de combustível e de rapidez para vencer tal percurso. Ademais, trafegando pela BR-101, o motorista teria a seu favor um dos mais belos panoramas de quantos pudessem ser descortinados no Brasil, através do litoral catarinense.

Já não prevalecia o entendimento de que a BR-101 era apenas estrada para turistas, pois o tempo demonstrou que turismo é também fator de progresso e de desenvolvimento. E' o próprio Governo que hoje o estimula, promove e prestigia.

A ascensão do Marechal Costa e Silva reavivou as mais legítimas esperanças catarinenses. O saudoso Presidente declarou, em Florianópolis, já como candidato à Presidência da República, que a BR-101 seria concluída em seu governo. Seu ilustre Ministro dos Transportes, fiador da promessa presidencial, fortaleceu a convicção de que a rodovia teria o seu término no ano de 1970. Nunca duvidamos das boas intenções de S. Exa. Malgrado, porém, todo o interesse demonstrado pela concretização da obra, somente no corrente ano está sendo possível chegar a seu término, para a alegria e felicidade principalmente dos catarinenses.

Esse atraso no cronograma dos trabalhos da BR-101 deve ser debitado, em grande parte, à crise político-institucional dos fins do ano de 68, que levou o Chefe do Governo a editar o Ato Institucional nº 5.

Caracterizou-se o período de 68 e parte do ano de 69, sem dúvida, por pequenas paralisações na construção de trechos da estrada, bem como pelo trabalho lento em outros trechos, cuja ação negativa e displicente veio atrasar a realização do conjunto.

E' preciso que aqui se registre um voto de aplauso não apenas ao Ministro Mário Andreazza, como ao Engenheiro Eliseu Resende, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e ao Chefe do Distrito Rodoviário Federal de Santa Catarina, o Dr. Hildebrando Marques de Souza, cujo interesse e dedicação à rodovia que se irá inaugurar em todo o trecho barriga-verde, no próximo dia 19, precisam ser destacados e evidenciados. Não fôsse o ardor com que se lançaram em busca das soluções mais imediatas e indicadas para o término da rodovia, a começar pelos recursos financeiros que foram negociados no exterior, a BR-101 continuaria a ser, ainda hoje, apenas "a grande esperança catarinense".

Ouçó, com prazer, o nobre Deputado Wilmar Dallanhol.

O Sr. Wilmar Dallanhol — Desejaria, ilustre Deputado Adhemar Ghisi, solidarizar-me com o pronunciamento em que V. Exa., aborda os problemas havidos com a construção da BR-101, especialmente os seus atos inauguratórios, previstos para o corrente mês. E desejaria fazê-lo principalmente por duas razões. A primeira, sem dúvida nenhuma, é o término dessa obra da maior importância para o Estado de Santa Catarina, que, como disse V. Exa., conseguiu extraordinária repercussão e sentido reivindicatório em todo o Estado. Esse empreendimento, pela ação dinâmica do Presidente Médici e do Ministro Mário Andreazza, estará sendo entregue ao tráfego normal no corrente mês. E a segunda, Senhor Deputado, é a lembrança das palavras do eminente Ministro dos Transportes, proferidas há uns dois meses, com o ardor e o entusiasmo que lhe é peculiar, explicando os problemas rodoviários de Santa Catarina. Dizia-me S. Exa. que tão logo estivesse inaugurada a BR-101, à qual êle tinha dado o máximo de seus esforços, haveria de encetar ataque frontal à BR-282. Santa Catarina tem em S. Exa., indiscutivelmente, um homem que se preocupa com os problemas do Estado como um todo e nos dá a segurança de que o mais grave dos nossos problemas, o rodoviário, é responsável pelos maiores pontos de estrangulamento da economia catarinense, será superado nos próximos anos. Era o que eu desejava aditar ao seu pronunciamento, no mesmo passo em que me congratulando com V. Exa. pelo brilho com que ressalta a importância dessa obra, que não é do Estado, mas é de integração nacional.

O SR. ADHEMAR GHISI — Agradeço, sensibilizado, os termos com que o nobre Deputado Wilmar Dalanhol, da representação catarinense, me aparteu. Incorporo com muita satisfação também o seu generoso aparte ac meu discurso.

Em 10 de maio do corrente ano, em Garuva, Estado de Santa Catarina, o Sr. Presidente Emilio Garrastazu Médici presidiu as solenidades de entrega ao trânsito público da ligação rodoviária Curitiba-Florianópolis, nas rodovias BR-468 e BR-101.

Nessa oportunidade, afirmou o Ministro Mário David Andreazza:

"Com a conclusão da ligação pavimentada entre Curitiba e Florianópolis, formada pela BR-468 e BR-101, o Ministério dos Transportes, através do DNER, completa uma das mais importantes obras rodoviárias do Sul do País. Numa extensão de 286 km, construídos e pavimentados dentro da moderna técnica rodoviária, a nova ligação oferece ao Paraná mais uma saída para o litoral e assegura à extensa e fértil região catarinense uma articulação com núcleos desenvolvidos do Estado e das demais regiões. Para o Estado do Paraná, o acesso ao litoral

Sul, através da BR-468, indica novas fontes de exploração agroindustrial localizadas no sudeste do Estado. Curitiba, ponto de passagem da BR-116, primeiro Tronco Rodoviário Sul, abre agora suas portas ao intercâmbio com Florianópolis e os grandes núcleos industriais catarinenses. Santa Catarina tem esses núcleos localizados nas zonas de influência da BR-101, destacando-se Joinville, Itajaí, Blumenau e outras cidades do Baixo e Alto Vale do Itajaí, cujo desenvolvimento industrial vem apresentando apreciáveis taxas de crescimento. As estatísticas revelam excelentes resultados também no setor agrícola. Mas vários fatores, somados à melhoria da rede rodoviária, indicam que Santa Catarina encontra na atividade industrial amplas possibilidades para o aceleração do seu desenvolvimento. Calcula-se que muito em breve poderá surgir a Grande Florianópolis, como um dos pólos catalizadores, graças às facilidades abertas pela BR-101. O turismo, atividade que se beneficia grandemente com a presença de asfalto no litoral catarinense, se beneficia na região com cenários de belíssimas praias e ilhas. A ligação Curitiba-Florianópolis terá seqüência brevemente até Porto Alegre, através das BRs 101 e 290. Esse conjunto formará o segundo Tronco Rodoviário Sul, pelo litoral, oferecendo alternativas às comunicações com grandes centros consumidores. Antes, somente a BR-116, com índice de saturação em alguns pontos e apoiada no planalto, formava um grande braço, desde Curitiba até Porto Alegre, passando pelo interior do Estado de Santa Catarina. O novo braço se estende agora pelo litoral, oferecendo condições mais livres de trânsito, tanto aos veículos de carga como aos de passeio. Paralelamente ao término do novo Tronco Rodoviário Sul, outras obras importantes estão sendo atacadas em território catarinense, através do 16º Distrito Rodoviário Federal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. A BR-282, a grande transversal do Estado, e a BR-270, no Vale do Itajaí, cuja construção e pavimentação abrirão perspectivas ainda mais promissoras para a utilização plena do rico potencial econômico de Santa Catarina; na Amazônia, no Nordeste, como no Centro, como no Oeste e no Sul, prossegue a Revolução de março em seu esforço de dotar o País da infra-estrutura indispensável ao progresso do Brasil e ao bem-estar do seu povo".

Continuamos, termina o Ministro Mário Andreazza "em tempo de construção, e não dispomos de tempo algum que não seja para construir".

Estamos acordes com os conceitos, idéias e programas delineados pelo ilustre Ministro Mário Andreazza, grande amigo do nosso Estado e maior amigo ainda do Brasil. Só não disse, talvez por modéstia, talvez por desnecessidade, ante o conhecimento da grande maioria dos brasileiros, que hoje, sete anos após a Revolução de 1964, ao invés dos 13 mil quilômetros pavimentados de rodovias possuímos 50.000 km, e que a cada dia pavimentam-se 10 km de estradas de primeira classe neste País. Somos, assim, a nação líder da América Latina em extensão de estradas pavimentadas.

Se lutamos tanto por essa rodovia, se por ela tanto se bateram a imprensa do meu Estado, as classes produtoras, os clubes de serviço, os Governos estadual e municipais, enfim, tôdas as autoridades investidas do poder de decisão ou de influência, dentre elas merece um destaque especial o General Paulo Weber Vieira da Rosa, ex-Secretário de Segurança Pública de Santa Catarina. Nesta passagem pela tribuna da Câmara precisamos dizer por que reclamamos e reivindicamos com a veemência de que tem conhecimento tôda a Nação. Fizemo-lo serenos e tranquilos, porque não defendíamos, porque não postulávamos apenas em prol de Santa Catarina, mas para todo o País, conforme destacou o Ministro Mário Andreazza ao inaugurar o trecho Garuva-Florianópolis, em maio deste ano.

Mas o fizemos também em nome de um Estado esquecido e marginalizado até então pelo Governo Federal no que diz respeito às vantagens que poderia haurir como membro integrante da Federação brasileira. Se a posição catarinense frente ao poder central melhorou, ela não está sequer próxima de uma realidade desejada e compatível com o grau de crescimento e desenvolvimento que o Estado atingiu, mercê de seu trabalho isolado e permanente.

O Sr. *Jaison Barreto* — Nobre Deputado Adhemar Ghisi, não poderia faltar com minha solidariedade nesta oportunidade em que V. Exa. faz quase o necrológio, ao invés de homenagem, da inauguração de uma estrada que custou amarguras a tôda uma geração catarinense. Realmente me falta aquela condição interior para festejar, porque testemunhei os sacrifícios que o povo de Santa Catarina padeceu durante longos anos, à espera de que se concretizasse essa inauguração, que tenho certeza, repercutirá em benefício de tôda a Nação brasileira. No meu entender, no entender da maioria de nossos coestaduanos — e V. Exa. participa dessa opinião — a marginalização continua. Reivindicamos do Sr. Ministro Mário Andreazza que o ritmo de construção da BR-101 não sirva de modelo às obras de abertura de novas Rodovias. Sinceramente, daqui a três ou quatro legislaturas não estimaria ver um outro Deputado com o seu talento, Adhemar Ghisi, e com o desejo de

servir à coletividade, fazer necrológio semelhante. Gostaria que V. Exa. examinasse também com carinho o problema das nossas estradas de ferro, como por exemplo, o que aconteceu com aquele ramal extinto em Blumenau. Quatrocentos ferroviários ficaram em sérias dificuldades, quando talvez houvesse possibilidade de um estudo mais acurado, ensejando a ligação ao tronco sul de nossa tão conhecida estrada Tereza Cristina. Agora que estamos a pensar em uma indústria carboquímica no sul do Estado, impõe-se criar condições para que possamos efetivamente dar vazão às riquezas que pretendemos explorar, se o Governo Federal nos der a cobertura necessária.

O aparelhamento do pôrto de Laguna também nos é muito caro. Deputado Adhemar Ghisi, e temos certeza de que isso será também objeto dos cuidados de V. Exa. junto ao Ministro Mário Andreazza. Era só o que poderíamos dizer nesta oportunidade.

O SR. ADHEMAR GHISI — Muito grato a V. Exa., sobre Deputado Jaison Barreto, pelo aparte com que me honrou. Não desejamos, de forma alguma, polemizar com V. Exa. Este não é o objetivo do nosso discurso. Estamos, na verdade — e nisso concordo com V. Exa. — fazendo um necrológio na tarde de hoje, mas necrológio daqueles que já não mais sofrerão os percalços e as dificuldades da ligação no sentido Norte-Sul, a partir da Capital do Estado de Santa Catarina, Florianópolis. Acabaram-se os períodos de dificuldades, de incertezas e de frustrações, decorrentes de chuvaradas, de intempéries que pudessem abater-se sobre a nossa região. O necrológio que faço é de uma época que certamente não voltará mais, que já não mais nos preocupará. Não mais viremos a esta tribuna clamar por essas rodovias, como o fizemos todos os catarinenses relativamente à BR-101. V. Exa. Deputado Jaison Barreto, é testemunha disso, sabe que o Governo Federal, no tocante ao pôrto pesqueiro de Laguna e à modernização das nossas ferrovias, dispensa a atenção mais acurada e mais desvelada, a partir do interesse pessoal do próprio Ministro Mário David Andreazza. Agora mesmo, nomeado o nôvo Superintendente do Pôrto de Pesca de Laguna, S. Exa. declarou que ainda no corrente ano, para a reforma daquele pôrto e para a sua adaptação, conta com recursos da ordem de 18 milhões de cruzeiros. Isto é o sinal evidente de que os problemas de Santa Catarina relacionados com o Ministério dos Transportes, não sofrerão mais as protelações que eram a tônica de outros Governos, que infelicitavam em épocas passadas — como V. Exa. bem o disse — o povo de Santa Catarina.

Reconheceu, todavia, o processo de marginalização em que nos encontrávamos, Deputado Jaison Barreto — esta a verdade — ante

nós o saudoso Presidente Costa e Silva, no dia 11 de dezembro de 1968, no Palácio do Planalto, em audiência que mantivemos com S. Exa., ao confessar sua grande preocupação para com essa unidade da Federação brasileira, ou seja, o nosso Estado de Santa Catarina. Não obstante todos êsses percalços e dificuldades, eis-nos aqui para agradecer por aquilo que em favor do nosso Estado já foi feito e por aquilo que ainda será realizado, principalmente nos setores rodoviário, carbo e petroquímico, termoeletrico, siderúrgico, agrícola e educacional.

Não podemos crescer sôzinhos, sem apoio. Necessitamos, mais do que nunca, agora, com a BR-101, da colaboração governamental, depois de tantas décadas de marginalização e esquecimento. Com o apoio à nossa infra-estrutura agrícola, bem como ao nosso esforço industrial, poderemos prestar à Nação, nesta fase de desenvolvimento nacional, a contribuição verdadeira, legítima e necessária ao atingimento das suas grandes metas. Ao lado da privilegiada posição de quinto produtor agrícola do País, Santa Catarina possui, na indústria, fator de grande relevância no seu desenvolvimento. Com as dificuldades do transporte amenizadas pela construção da BR-101, estimulando a produção agrícola e industrial de Santa Catarina ao ser facilitado o intercâmbio com as fontes de matéria-prima e centros consumidores há que se discernir sobre a importância das rodovias programadas pelo Governo Federal para essa província. Ouço V. Exa., mais uma vez, com muito prazer, nobre Deputado Jaison Barreto.

O Sr. Jaison Barreto — E' com satisfação que vejo V. Exa. falar em marginalização. Parece que a ARENA e o MDB, em Santa Catarina, falam uma linguagem só. Mas eu aproveitaria a oportunidade, já que estamos a falar em marginalização, para lembrar ao ilustre Ministro dos Transportes que na minha região — fato, aliás, que tive oportunidade de abordar há dois ou três dias — há evasão de mão-de-obra, inclusive para países europeus. Pediríamos a S. Exa. que, pelo amor de Deus, não se esqueça de terminar as barragens dos rios Itajaí do Oeste e Itajaí do Sul, cujas obras se arrastam desde 1956 e cujo ritmo, agora mesmo — é necessário que se diga — não está de acôrdo com o dinamismo que V. Exa. atribui ao trabalho do ilustre Ministro dos Transportes. Esta é uma reclamação constante, permanente, de homens responsáveis daquela região, que apelam no sentido de que aquelas barragens tenham fim, porque estão a prejudicar milhares e mi-de gerador de energia barata para tôda a região. São apenas pe-producto de seu trabalho desaparecer na voragem das águas mal contidas. E aproveito inclusive a presença de um ilustre Deputado que entende de energia elétrica para pedir que também não se esqueçam do rio Canoas, porque, comprovadamente, seria um gran-

de gerador de energia barata para toda a região. São apenas pequenos lembretes que eu gostaria que constassem, se me permite. Ihares de colos que, através de cíclicas enchentes, vêm todo o de seu discurso.

O SR. ADHEMAR GHISI — E fico profundamente honrado que o Deputado Jaison Barreto, da bancada oposicionista do meu Estado, faça esses lembretes através de um discurso que, de maneira descolorida e modesta, seu colega de representação profere perante a Câmara dos Deputados. Para tranqüilidade do Deputado Jaison Barreto, como também para a dos catarinenses em geral, quero ressaltar que o orçamento do Departamento Nacional de Obras de Saneamento destina a Santa Catarina, no presente exercício, a segunda verba de quantas se distribuíram pelos diversos Estados da Federação brasileira. E, segundo informações dos órgãos competentes, repetir-se-á em 1972 a posição de grande destaque que Santa Catarina desfrutou neste exercício relativamente a recursos federais provenientes do Departamento Nacional de Obras e Saneamento. Essas importâncias — vultosas importâncias — aplicadas neste e no próximo ano haverão de resolver em definitivo aqueles graves problemas a que fez alusão há pouco, e muito justificadamente, o nobre Deputado da Oposição da bancada catarinense nesta Casa.

Confiamos, Sr. Presidente, Srs. Deputados, como sempre o fizemos, na palavra e nos planos do Ministro Mário Andreazza para com a terra de Anita Garibaldi. Assim, aplaudimos a preocupação revelada com referência ao aceleração das BRS-282 e 470 — a primeira, a grande transversal do Estado, a segunda, localizada no vale do Itajaí e na região central — que abrirão perspectivas ainda mais promissoras para utilização do rico potencial econômico de Santa Catarina, parafraseando o próprio Ministro. Não o duvidamos.

Desejamos, porém, ao final destas palavras, referir-nos também à importância da BR-475, no contexto sócio-econômico catarinense, como rodovia de integração macrorregional, levando em consideração que o GEIPOP condenou como impraticável o trecho da BR-282, entre Lajes e Florianópolis. Santa Catarina, não obstante a existência da BR-470, continuaria com seu processo de desenvolvimento estrangulado, por falta de uma ligação no sentido longitudinal capaz de facilitar todo o tipo de intercâmbio, principalmente entre suas região oestina e central com o litoral sul travessado pela BR-101. Há que ser ligado, no interesse maior da Nação brasileira, entre Pôrto Alegre e Itajaí, numa distância de 600 km de litoral brasileiro, a região servida pela BR-101 a uma estrada que tenha condições de facilitar o escoamento do produto agropastoril do centro e do oeste catarinense e que também pos-

sibilite o ingresso na região de produtos manufaturados do Sul do Brasil, a começar por Pôrto Alegre, bem como da região de quase um milhão de habitantes, compreendida na "Grande-Florianópolis" e na Zona Fisiográfica do Litoral de Laguna, que totaliza 50 Municípios dos 196 existentes em Santa Catarina.

A necessidade da construção da BR-475 para a região sul-catarinense deve ser uma lógica decorrência do mais legítimo interesse nacional, pois é ali que se localizam as melhores jazidas de carvão do Brasil; ali, em termos de Brasil, a indústria de cerâmica assume porte maiúsculo; ali deverá iniciar-se brevemente uma indústria carboquímica fabulosamente rica e importante, à base do aproveitamento do rejeito da pirita do carvão; ali se deverá implantar, ainda, uma siderurgia, através do aproveitamento do carvão metalúrgico catarinense; ali se amplia o potencial termelétrico da SOTELCA, com planos, aprovados, para gerar 500 mil de quilowatts, em 1975; finalmente é por ali que os portos de Laguna e Imbituba poderão escoar toda a mercadoria, toda a produção da região oestina e central de Santa Catarina e do norte e nordeste rio-grandenses. Esta é a ligação mais importante que está faltando para Santa Catarina, depois da BR-262, a qual está umbelical e regionalmente ligada, podendo ser considerada um prolongamento desta mesma rodovia, partindo de Lages até Tubarão, no sul catarinense, interligando as BRs-116 e 101.

O Sr. Wilmar Dallanhol — Aborda V. Exa., ao final do seu pronunciamento, a questão da interligação da serra com o litoral catarinense. O mesmo assunto tem sido fartamente debatido na área legislativa de Santa Catarina, aqui no Congresso Nacional e nos clubes de serviço daquela região. O importante, ilustre Deputado, é que realmente se faça e se execute essa intrligação, seja no traçado anterior da BR-262, seja na descida da serra de Urubici e da serra de Grão-Pará, seja pela BR-475. Esta é uma observação que não poderia deixar de fazer, quando se debate este problema da interligação do litoral com o planalto. Acrescento, da mesma forma, uma reivindicação da minha região, do Vale do Rio do Peixe, que é a conclusão da Transbrasiliana no trecho de Santa Catarina, a BR-153, que liga o Rio Grande do Sul a Belém do Pará, e que no Estado de Santa Catarina não tem qualquer extensão executada.

Os serviços de topografia foram executados muito próximamente e já se tem notícia da execução daquelas obras e especialmente da construção do trecho de Erechim a União da Vitória, cortando também em sentido Norte-Sul o Estado de Santa Catarina na sua região de maior produção de alimentos. Dessa forma, facilitar-se-ia o transporte dos produtos alimentares daquela região do Estado aos grandes centros consumidores do Centro e, de igual

modo, se propiciaria o incremento à indústria alimentar, indústria realmente florescente no meio-oeste de Santa Catarina.

O SR. ADHEMAR GHISI — Muito obrigado a V. Exa., Deputado Wilmar Dallanhol, pelo seu substancioso aparte, que muito me honrou.

Com as altas autoridades do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem encontra-se, desde dezembro do ano que findou, um amplo e profundo estudo, sustentando a necessária e imediata construção da BR-475. Realizou-o a Fundação Educacional do Sul de Santa Catarina, de Tubarão. Que esse estudo realmente motive o Ministério dos Transportes para essa importante realidade, como aventou o Dr. Eliseu Rezende, há menos de duas semanas, em recinto da Câmara dos Deputados. Nessa ocasião, respondendo a uma interpelação nossa, sustentou a possibilidade de, brevemente, vir a ser alterado o Decreto nº 61.594, de 24 de outubro de 1967, que "aprova o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias Federais", a fim de que a BR-475 ali pudesse ser incluída para sua rápida e prioritária concretização. Estaremos vigilantes e atentos ao desenvolvimento da política rodoviária do País para que possamos ver realizado mais um sonho da generosa, ordeira e trabalhadora gente do meu Estado, Santa Catarina.

Ao Sr. Presidente Emilio Médici, ao Ministro Mário David Andreazza e ao Dr. Eliseu Rezende os votos de boas vindas a Santa Catarina no dia 19 próximo. Tenho a certeza de que encontrarão em sua visita brasileiros de Santa Catarina com seus semblantes alegres, com sua alma agradecida e com seu coração pulsando os acordes do mesmo hino de amor e de devoção para com o Brasil de todos nós. (*Muito bem. Muito bem. Palmas. O orador é cumprimentado.*)