

PROJETO DE LEI Nº 408/2015

Deputado(a) Vilmar Zanchin

Denomina “Rodovia Urbano Ernesto Stumpf” o trecho da ERS-142, que liga Carazinho até o entroncamento com a ERS 223.

Art. 1.º Denomina “Rodovia Urbano Ernesto Stumpf” o trecho da ERS-142, compreendido entre o município de Carazinho até o entroncamento com a ERS 223, possuindo 43,240 Km de extensão.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

Deputado(a) Vilmar Zanchin

JUSTIFICATIVA

Objetiva o presente projeto de lei denominar “Rodovia Urbano Ernesto Stumpf” o trecho da ERS-142, compreendido entre o município de Carazinho até o entroncamento com a ERS 223, possuindo 43,240 Km de extensão. A ERS-142 foi construída nos anos de 1954 a 1957, a qual é uma das mais antigas rodovias do Estado.

Nascido na cidade de Não-Me-Toque em 1916 (15 de janeiro de 1916 - 17 de maio de 1998), Urbano Ernesto Stumpf foi um coronel-aviador, engenheiro aeronáutico, professor e inventor brasileiro. É tido como o "Pai do motor a álcool no Brasil".

Ingressou no IME - Instituto Militar de Engenharia, aos 34 anos. Formou-se em 1950 na primeira turma de Engenharia Aeronáutica do ITA (Instituto Tecnológico de Aeronáutica). Iniciou seus estudos sobre a viabilidade do álcool como combustível neste mesmo instituto no ano seguinte. Ao longo de décadas, o Professor Stumpf, embora pouco conhecido do grande público, construiu uma carreira brilhante, seja atuando na formação de jovens profissionais, seja conduzindo pesquisas com incassável dedicação no próprio ITA, na Escola de Engenharia de São Carlos, em São Paulo, na Universidade de Brasília, entre outras.

Graças a isso, divulgou suas ideias pelo meio acadêmico do Brasil. Na Universidade de Brasília, foi Diretor da Faculdade de Tecnologia e coordenou projetos diferentes como um Hovercraft sobre o lago Paranoá. Em viagem para defender seu doutorado na USP de São Carlos, sofreu um acidente de trânsito e perdeu as cópias datilografadas de sua tese, o que o levou a desistir do título.

Em seu pequeno escritório em sua empresa/laboratório de motores PENTRA (Pesquisa em Energia e Transporte), criada com o prêmio IBM de inovação, descobriu usando apenas lápis e papel que era possível criar um motor de cinco cilindros estável, bastando que as dimensões do motor obedecessem à proporção áurea. Neste mesmo laboratório, testava motores movidos a óleo de mamoma, de babaçu e de

laranja. Havia também os de uso externo, criados especificamente gerar energia para casas com fogões a lenha.

Quando da primeira crise do petróleo em 1973, o CTA (Centro Técnico Aeroespacial), incumbiu-o de realizar estudos técnicos sobre o etanol que permitiram que o governo mais tarde criasse o pró-álcool. Durante três anos, de 1973 a 1976, realizou experiências com diversos tipos de motores adaptando-os para o uso do álcool combustível. Nessa fase de experiências coordenou os trabalhos desenvolvidos por técnicos e engenheiros da Divisão de Motores do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento (IPD).

Em 1975, apresentou os resultados de seus estudos ao presidente Ernesto Geisel fato que contribuiu decisivamente para que o governo brasileiro criasse um programa de substituição de combustíveis derivados de petróleo por álcool.

Nesse mesmo ano, começa a circular o primeiro veículo movido a álcool (um modelo Dodge Polara) e é criado o pró-álcool. No dia 19 de outubro de 1976, teve início o " circuito de integração nacional ". Uma experiência em que três carros (um Dodge, um Fusca e um Gurgel Xavante) movidos a álcool partiram do CTA. Percorreram nove estados brasileiros totalizando oito mil e quinhentos quilômetros de distância e retornando 21 dias depois ao ponto de partida.

Desde o começo de sua carreira, dedicou-se ao que marcou sua vida: a viabilidade do álcool como combustível. Conforme já mencionado acima, em 1951, o Professor Stumpf deu início às pesquisas, no ITA, que culminaram no desenvolvimento do motor a álcool. Desde essa data, até 1980, quando a Fiat lançou o primeiro modelo de série movido a álcool combustível, o caminho foi árduo, tendo trabalhado como pesquisador – foram cerca de 30 mil horas de ensaios com quase todos os tipos de motores disponíveis – quanto como relações públicas, ministrando palestras no Brasil e no exterior, para convencer as pessoas da exequibilidade do projeto

Finalmente o carro a álcool tornou-se uma realidade. Até o ano de 1982, o professor Urbano Ernesto Stumpf viajou por vários países do mundo divulgando as vantagens do etanol. Esteve na Áustria, Nova Zelândia, Alemanha, França e Estados Unidos participando de simpósios demonstrando a evolução do motor a álcool.

Urbano Ernesto Stumpf nos deixou um exemplo de como qualquer crise pode ser superada pela engenhosidade humana. A homenagem que ora se propõe é mais que justa e merecida ao “pai do motor à álcool”, pelo que reconhece a história da engenharia nacional.

Por estas razões, solicito apoio aos nobres Pares desse Parlamento para o acolhimento da presente proposição.

Sala das sessões, em

Deputado(a) Vilmar Zanchin

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA**PROJETO DE LEI Nº 408/2015****Processo nº 20877.01.00/15-3**

Proponente: Deputado(a) Vilmar Zanchin

Ementa: Denomina "Rodovia Urbano Ernesto Stumpf" o trecho da ERS-142, que liga Carazinho até o entroncamento com a ERS 223.

Relator(a): Deputado(a) Luiz Fernando Mainardi

Parecer: Favorável.

PARECER DA COMISSÃO Nº 19/2017

Vem a esta Comissão de Constituição e Justiça, para exame e parecer, o PL nº 408/2015, de autoria do nobre Deputado Vilmar Zanchin, que denomina " Rodovia Urbano Ernesto Stumpf o trecho da ERS-142, compreendido entre o município de Carazinho até o entroncamento com a ERS 223, possuindo 43,240 Km de extensão.

A justificativa da proposição, após traçar breve biografia, realça os méritos do homenageado, acentuando que, nascido na cidade de Não-Me-Toque em 15 de janeiro de 1916 e falecido em 17 de maio de 1998, foi coronel-aviador, engenheiro aeronáutico, professor e inventor brasileiro. E é tido como o Pai do motor a álcool no Brasil.

A proposição foi protocolada com atendimento dos requisitos necessários, cabendo ressaltar que assim o foi inclusive quanto às exigências da Decisão Normativa DAER/RS nº 80/11, que dispõe sobre a regulamentação de denominação de rodovias em homenagem à vultos importantes.

Ante o exposto, em razão do mérito da presente homenagem, entende-se atendidos os pressuposto para tramitação da proposição, sendo o voto FAVORÁVEL à tramitação do presente PL nº 408/2015.

Palácio Farroupilha, em 13 de junho de 2017.

Deputado(a) Tiago Simon,
Presidente.

Deputado(a) Gabriel Souza,
Vice-Presidente.

Deputado(a) Luiz Fernando Mainardi,
Relator(a).

Deputado(a) Luís Augusto Lara

Deputado(a) Ciro Simoni

Deputado(a) Lucas Redecker

Deputado(a) Manuela d'Ávila

Deputado(a) Elton Weber