

Subcomissão da Questão Urbana e Transporte

Ata da Reunião de Instalação

Aos sete dias do mês de abril do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às quinze horas e quinze minutos, em sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência eventual do senhor Constituinte Manoel Castro, com a presença dos seguintes Constituintes: Dirceu Carneiro, Expedito Júnior, José Ulisses de Oliveira, Luis Roberto Ponte, Nyder Barbosa, Paulo Zarzur, Sérgio Naya, Joaquim Francisco, Manoel Castro, Myrlan Portela, Álvaro Antônio, Antônio Porosa, Dalton Canabrava, Denisar Arneiro, Mauro Miranda, Raul Belém e Sérgio Werneck. Havendo numero regimental, o Senhor Presidente declarou instalada a Subcomissão e esclareceu que iria proceder à eleição do Presidente e dos Vice-Presidentes, convidando, nos termos regimentais, os Senhores Constituintes Sérgio Naya e Expedito Júnior para funcionarem como escrutinadores. Realizada a eleição, e verificando-se a coincidência do número de sobrecartas com o de votantes, apurou-se o seguinte resultado: Para Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro – doze votos; para Primeiro Vice-Presidente, Constituinte Joaquim Francisco – doze votos e para Segundo Vice-Presidente, Constituinte Luiz Roberto Ponte – doze votos. Foram proclamados eleitos Presidente, Primeiro Vice-Presidente e Segundo Vice-Presidente os Senhores Constituintes Dirceu Carneiro, Joaquim Francisco e Luiz Roberto Ponte, respectivamente. Assumindo a Presidência, o Constituinte Dirceu Carneiro agradeceu em seu nome e no dos Vice-Presidentes eleitos a honra com que foram distinguidos. Em seguida, designou o Constituinte José Ulisses de Oliveira relator na Subcomissão. Enfocando a importância do problema da questão urbana e do transporte e, ainda chamando a atenção para a necessidade da definição dos prazos dos trabalhos e demais normas de funcionamento da Subcomissão, usaram da palavra os seguintes Constituintes: Manoel Castro, Mauro Miranda, Denisar Arneiro, Myrlan Portela, Expedito Júnior, Álvaro Antônio, José Ulisses de Oliveira, Joaquim Francisco e Luiz Roberto Ponte. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos, às dezesseis horas e vinte minutos, cujo teor será publicado, na íntegra, no Diário da Assembléia Nacional Constituinte, convocando os Senhores Constituintes para uma reunião a ser realizada dia nove de abril, às nove horas, na Sala de Reuniões de Comissão da Ordem Econômica para, juntamente com as demais subcomissões, debater sobre as normas a serem seguidas durante os trabalhos das Subcomissões. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois

de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente.

Sala de Reuniões da Subcomissão, em sete de abril de mil novecentos e oitenta e sete Constituinte **Dirceu Carneiro** Presidente.

Anexo, notas taquigráficas da Reunião de Instalação da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, realizada em 7 de abril de 1987, às 15 horas e trinta minutos, na Sala da Comissão de Legislação Social, s/5 Ala Senador Alexandre Costa, Anexo, Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Com a ausência de muitos titulares desta Comissão e com a presença de 4 suplentes, neste instante, vamos dar início aos nossos trabalhos, declarando instalada a Subcomissão de Questão Urbana e Transporte.

A presente reunião destina-se à eleição do Presidente e dos Vice-Presidentes da Subcomissão. Gostaria de convidar, neste instante, os Srs. Constituintes Expedito Júnior e Sérgio Maya para funcionarem como escrutinadores.

Vamos proceder à chamada nominal dos Srs. Constituintes integrantes da Subcomissão. S. Ex.^{as}, a medida em que forem chamados irão até a cabine, onde se encontram as indicações da chapa apresentada através de acordo de Lideranças. São candidatos respectivamente; Presidente e Vice-Presidentes desta Subcomissão os Constituintes Dirceu Carneiro, e Joaquim Francisco, e o Constituinte Luís Roberto Ponte para 2º Vice-Presidente. Na cabine estão as chapas e os Srs. Constituintes poderão exercitar o seu direito de voto.

(Procede-se à votação)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Vamos convidar, agora, para a votação os Srs. Suplentes presentes, em razão da ausência de alguns titulares.

(Procede-se à votação)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Concluída a fase de votação, com a presença de 12 Srs. Constituintes entre titulares e suplentes que vetaram, vamos dar início, neste instante, à apuração.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Realizada a apuração, foi constatado o número de votos equivalente ao número de volantes, e a apuração revelou que o candidato a Presidente, o Constituinte Dirceu Carneiro, teve 12 votos; o candidato a Vice-Presidente, Joaquim Francisco, 12 votos; e o candidato a segundo Vice-Presidente, o Constituinte Luís Roberto Ponte, 12 votos. Assim, convido o Presidente e os Vice-Presidentes a tomarem posse na Comissão. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Queremos cumprimentar todos os nossos companheiros de trabalho aqui desta Subcomissão, começando por agradecer aos companheiros que presidiram a sessão até este momento, os Constituintes Manoel Castro, Expedito Júnior e Sérgio Naya.

Gostaríamos também de comunicar ao Plenário desta Subcomissão que, dentro do acordo interpartidário de Lideranças, que sustentou a montagem de todas essas Comissões e Subcomissões de trabalhos aqui na Assembléia Nacional Consti-

tuinte, faz parte também a designação do Relator desta Subcomissão da Questão Urbana e Transportes, para o que será designado o Deputado José Ulisses de Oliveira para participar como Relator, dentro dos entendimentos havidos, a quem também nós convidaríamos para fazer parte da Mesa. (Palmas.)

Esta é uma sessão de eleição da Mesa e designação do Relator, mas também aproveitaríamos para colher algumas sugestões dos membros desta Subcomissão para o desenvolvimento do nosso trabalho. Cabe-nos, em primeiro lugar, o encaminhamento da agenda para o desempenho desta Subcomissão durante os 45 dias, dentro do tempo fixado pelo Regimento e, portanto, dentro do tempo que temos para formalizar as nossas propostas para a Comissão da Ordem Econômica; deveremos estabelecer uma agenda para ser cumprida, inclusive no que diz respeito às audiências a organizações da sociedade. Se alguns dos membros já tiverem alguma sugestão, nós já começariamos a colhê-las em seguida para aproveitarmos o nosso tempo.

Enquanto os companheiros decidem se desejam se pronunciar ou não, gostaríamos de registrar, apenas como um dado referente a uma das questões desta Subcomissão, que é a questão urbana, que no território urbano brasileiro estão 70% do povo brasileiro: ou seja 94 milhões e meio, mais ou menos, de brasileiros estão no setor urbano, que compreende 3,2% do território. Os outros 30% estão na área rural, correspondendo, portanto, a uma distribuição de 96,8% do território ao setor rural e em torno de 4,9 habitantes por quilômetros quadrados; e na área urbana 252 habitantes por quilômetro quadrado – e ainda levando em conta que a região do Centro-Oeste e Amazônia têm 2,1 habitantes por quilômetro quadrado. O PIB do setor urbano representa 90%, ou seja, 70% da população, no setor urbano elabora 90% do PIB, 92% exatamente; e o setor rural, compreendendo 30% da população, elabora 8% desse mesmo Produto Interno Bruto.

Assim colocamos a palavra à disposição, solicitando a identificação dos Srs. Constituintes para os registros que estão sendo feitos por gravação.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, nobres Colegas Constituintes, enfoco um assunto de bastante interesse à problemática atual do País. Na condição de ex-Prefeito de uma cidade de grande porte, Salvador, Bahia, esse assunto passou a ser de bastante interesse pessoal e responsável, em grande parte, pela orientação da minha campanha política. Exatamente o compromisso maior assumido com boa parte ao eleitorado foi o de um trabalho voltado para a questão urbana. E ao longo desse tempo, do período pós-eleição até esses dias iniciais da Constituinte, tenho buscado informar-me e atualizar-me sobre todos os aspectos das Constituições, não apenas na brasileira, mas na de outros países, em relação à questão urbana.

Lamentavelmente a própria Constituição brasileira, não só a atual, mas as anteriores, e mais ainda, o anteprojeto da chamada popularmente Comissão dos Notáveis, ela quando não é omissa, ela é muito vaga nas coisas que dizem respeito à questão urbana.

Ao lado da questão urbana, faz parte também do tema da nossa Subcomissão a questão espe-

cífica do transporte. Assim sendo, tenho uma sugestão inicial de trabalho já que, em grande parte, as sessões iniciais de instalação têm sido arcadas pela movimentação natural, que encerra essa minha expectativa e, às vezes, até desinformações.

Vimos companheiros aqui de todos os Partidos, tanto do meu como do de V. Ex.^a, quase surpreendidos por participarem desta Subcomissão. Então a minha sugestão é que, com relação aos 45 dias de prazo, possamos ter o quanto ante uma sessão de trabalhos e que a primeira sessão fosse bastante informal, onde cada um de nós 2 pudesse apresentar-se, já que somos 16 membros titulares e já que nos próximos 45 dias vamos estar, obrigatoriamente, trabalhando em conjunto; e que possamos fazer uma primeira abordagem individualizada quanto ao pensamento, tanto em relação à questão urbana, quanto ao setor de transporte inclusive eu próprio tenho uma dúvida de como a questão do transporte será abordada não só nesta Subcomissão, mas a abordagem do problema do transporte no seu sentido mais amplo a nível constitucional. Imagino que provavelmente a forma operacional se traduzirá através de constituições de pequenos grupos ou pequenas comissões internas, para que, no primeiro instante, dois, ou três ou quatro dias em seguida, possamos apresentar algumas sugestões, sem prejuízo de que, ao lado desse procedimento, possamos ter, igualmente, já agendada previamente essa programação de trabalho.

V. Ex.^a informou da necessidade que temos de receber – e, inclusive, nós tínhamos até curiosidade de nos informarmos, porque este é um ponto que desconheço – essas entidades, como serão selecionadas essas entidades, como elas reivindicarão e como serão feitas essas audiências, já que elas são limitadas a um determinado número, e sabemos que há um número muito grande de entidades, que estão pleiteando participação e que estão, inclusive, buscando informação de qual a melhor forma de encaminhar esses pleitos à Subcomissão. Essa informação passa a ser fundamental, já que o setor de transportes pode estar, sob alguns aspectos, mais organizado na área urbana e eventualmente esse número mínimo de entidade poderia ser preenchido de uma forma desequilibrada.

Portanto, esses são alguns pontos que me ocorreram, como referenciais para o debate, já que V. Ex.^a abriu esta sessão propondo que comecemos a trabalhar desde já. Foi a primeira intervenção, que tem muito mais o desejo se transformá-la em pontos de reflexões para o acompanhamento de todos nós.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Acharmos que tudo aquilo que não estiver definido explicitamente no Regimento vamos elaborar em conjunto, mediante consulta e aprovação do Plenário e da Direção dos trabalhos; portanto, um entendimento comum.

Não se pode tratar a questão urbana sem tratar de habitação, segurança, saneamento, transporte que extrapola até a questão urbana e, portanto, são temas que seguramente vamos ter que abordar aqui nesta Subcomissão.

Por outro lado, V. Ex.^a levantou muito bem, cremos que a questão urbana é um dos setores relativos à atividade pública que talvez tenha um grau de informação organizada, sistematizada, muito

baixo. Os setores responsáveis, tanto a nível de Governo como de organizações profissionais, parece-nos, ainda deixam muito a desejar no relativo àquilo que precisaríamos para reunir aqui como acervo, como reflexão e como matéria pertinente. Portanto, não temos dúvida de que esta Subcomissão vai-nos oferecer muito desafio e muito trabalho. Acho que alguns setores que se compreendem dentro da questão urbana estão talvez melhor sistematizados e poderão trazer contribuições já bastante avançadas e bastante organizadas, que são também reflexões para o nosso uso interno e para alinharmos aqui os nossos trabalhos de acordo com aquilo que for do interesse da nossa Subcomissão como um todo.

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Mauro Miranda.

O SR. CONSTITUINTE MAURO MIRANDA: – Sr. Presidente, parabéns V. Ex.^a pelo que acaba de expor a esta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a intervenção do nobre Constituinte.

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro, Srs. Componentes da Mesa, meus companheiros Constituintes:

Sabemos que pesa sobre os nossos ombros uma responsabilidade muito grande em pertencermos a esta Subcomissão. Embora seja eu um suplente, quero dar testemunho do meu trabalho porque reconheço que, nesta Subcomissão, vai passar aquilo que de mais importante existe numa nação. Por incrível que pareça, no Brasil ainda não se levou em consideração a importância do transporte que se utiliza aqui, tanto no que respeita ao transporte de massa como no transporte de carga em toda a sua extensão.

Temos que dizer, Sr. Presidente, que somos oriundos do setor de transporte de cargas, mas não vamos discutir aqui somente isto: temos que discutir transporte rodoviário, transporte ferroviário, transporte aéreo, transporte fluvial, transporte marítimo, transporte dutoviário, transporte por lagos, transporte fluviais, enfim todos os tipos de transportes deverão ser discutidos nesta Subcomissão. Então, acho que 45 dias é pouco até, se não houver uma dedicação muito grande por parte daqueles que compõem esta Subcomissão.

Então, Sr. Presidente, queria deixar aqui este alerta a todos os companheiros, porque o Brasil ainda não levou em consideração a importância deste setor, tanto é que várias camadas do setor de transportes brasileiros se encontram ainda totalmente destroçados, sem uma regulamentação perfeita; o que existe nas nossas leis são arcaicas, temos uma regulamentação de transportes que funciona ainda na nossa Constituição em termos de 1912, fala ainda em carroça, em burro, fala ainda em uma série de coisas. Não é esta a realidade de hoje quando estamos vendo o Mundo falar em foguete, indo até a Lua.

Então, esta Comissão terá uma responsabilidade de adequar para o Brasil e dentro da sua Constituição tudo aquilo que existe de mais moderno e mais importante para que o País realmente se alinhe para o ano 2000.

O desafio está lançado sobre os nossos ombros e acho que ele é muito grande, e se não houver

um desprendimento e se não houver uma grande vontade de trabalho, nós não vamos chegar ao porto seguro, como desejamos com esta Subcomissão.

Por isso deixo o meu alerta aqui, Sr. Presidente, dizendo mais uma vez que estamos convocando o nosso setor para que traga um maior número possível de ajuda e de sugestões, porque vamos precisar, logicamente destas sugestões submetidas à apreciação de todos aqueles que aqui estiverem; vamos procurar contribuir para que o Brasil ingresse no próximo milênio numa era de transporte altamente evoluída e perfeita. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à nobre Constituinte Myriam Portella.

CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Primeiramente, gostaria de cumprimentar a Mesa e todos os membros desta Subcomissão. Pediria permissão para chamar a atenção de que fazemos parte daquela grande Comissão da Ordem Econômica, que me parece vai ser no seio, no bojo dela que vamos introduzir as grandes mudanças que a sociedade brasileira espera de nós. Ao mesmo tempo, gostaria de chamar a atenção também que, para que as nossas Comissões possam trabalhar, temos que andar **pari passu** com a Subcomissão que vai falar sobre o direito da propriedade. Sou de uma cidade de médio porte, uma cidade onde há grandes problemas sociais, problemas de invasão, problemas de concentração da utilização do solo urbano e acho que a reformulação da utilização do solo urbano é uma das grandes questões que temos que tratar e levantar aqui, e se não ficar explicitado o direito da propriedade para que possamos trabalhar de modo harmonioso, não poderemos fazer nada, vamos conversar e falar aqui sem poder estabelecer algo que de fato as populações necessitam.

É preciso que se estabeleça o sentido do direito da propriedade para que possamos levantar esta grande questão, que é da concentração do solo urbano em mãos de poucos. É o problema da moradia e é o problema do saneamento básico. Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte, Expedito Júnior.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Sr. Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro, demais componentes da Mesa, demais Constituintes, primeiramente gostaria de me apresentar. Expedito Júnior, do Estado de Rondônia, hoje o mais novo Constituinte na Casa. Estou muito satisfeito em fazer parte desta Subcomissão, pois quase vinte dias atrás, quando estávamos escolhendo as Comissões e Subcomissões, fiz questão, num contato com o Senador Mário Covas, de reivindicar a S. Ex.^a ao nosso Estado de Rondônia a participação ou na Subcomissão da qual estou participando, da Questão Urbana e Transporte ou da Subcomissão da Política Agrícola e Fundiária e da Reforma Agrária.

Estou na Comissão da Ordem Econômica e na Subcomissão na qual me encontro agora. Como disse a nossa companheira que o Estado dela é de médio porte, então, considero o meu como de pequeno porte; Rondônia hoje, tem problemas

conflituosos do fluxo migratório, e a questão urbana será de muita importância e de muito valor para o Estado de Rondônia.

Acredito que, nesses 45 dias, que é o prazo que temos aqui nesta Subcomissão, traremos alguma coisa para o meu Estado e para a Nação brasileira. Eu sou novo, mas gostaria de mais uma vez reafirmar o meu compromisso com o trabalho, porque estou representando o meu povo de Rondônia. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Sérgio Naya.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Parabenizo a Mesa, o Sr. Presidente o 1º e 2º Vice-Presidentes, Sr. Relator, tão bem escolhido e vai representar melhor ainda o nosso Estado.

Sabemos que esta Subcomissão envolve problemas sociais e o prazo de 45 dias tomar-se-á curto se não fizermos nestes primeiros dias um cronograma determinando aos membros o prazo para entregar o relatório ao Relator. Por isso os problemas envolvem esta complexidade, quer os da cidade, com os de toda ordem, como foi citado, e de transportes. Solicitaria a V. Ex.^a, Sr. Presidente, elaborar um cronograma na primeira semana de trabalho para que o prazo final não se tomasse por demais exíguo. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – À sua sugestão será dado curso na medida em que ouvirmos as contribuições dos companheiros e também do Relator que têm propostas neste sentido.

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Álvaro Antônio.

O SR. CONSTITUINTE ÁLVARO ANTÔNIO: – Sr. Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro, demais componentes da Mesa desta Subcomissão, prezado Relator José Ulisses de Oliveira, prezados constituintes:

O nosso colega, Sérgio Naya, levantou aqui um problema que reputo de suma importância com relação ao prazo de 45 dias que já está correndo.

Temos um Regimento, e é uma especialidade do nosso País furar as leis, e já estamos com o Regimento completamente "furado", desculpem-me a expressão, mas o tempo já está correndo, e não temos mais 45 dias em qualquer das Comissões aqui da Constituinte. Então, seria de suma importância se fizesse um cronograma estabelecendo, inclusive, reuniões extraordinárias, fora do horário normal, mesmo no horário da própria Constituinte, porque fica aquele vaivém ali, e não produzimos nada naquele compasso de espera. Então, seria de suma importância marcar reuniões fora do horário normal ou à tarde, mesmo durante o horário da Constituinte, para que aqueles que tivessem a sua folga pudessem vir aqui debater os problemas.

Como homem de formação metropolitana, vivo realmente os problemas das grandes metrópoles, no meu caso, Belo Horizonte, a terceira capital do País. Ainda agora estou lá quase na expectativa de exercício, pois sou o Vice-Prefeito de Belo Horizonte, e reputamos o problema de transporte, principalmente o transporte de massa, de grande responsabilidade para esta Constituinte, além daquele transporte que o nosso prezado colega aqui

levantou, que reputo de grande importância, que está em atraso no nosso País, o transporte hidroviário, que poderá trazer grandes benefícios para a nossa população.

Com relação ao trabalho da Subcomissão, principalmente ficará muito ligado ao transporte de massa. E eu, como suplente desta Subcomissão e como ex-Secretário dos Transportes de Minas Gerais, pude avaliar de perto o sofrimento de uma população que espera muito desta Constituinte no que se refere a esse ramo dos transportes.

Estamos como suplente, mas procurando, sobretudo, colaborar com o bom andamento dos trabalhos desta Subcomissão. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a contribuição do Constituinte Álvaro Antônio.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de dizer aos membros desta Subcomissão o seguinte: já conversei com o Líder Mário Covas, que vai reunir-se, a partir de amanhã, com outros relatores, para que nós, em conjunto, possamos ir ao Presidente Ulysses Guimarães pedir a prorrogação do prazo para que esses 45 dias possam ser contados a partir do dia 22 de abril. Porque, senão, teremos mais ou menos 20 dias. Isso é impossível para a Subcomissão, não só a nossa, mas as outras também, cujo prazo é muito pequeno; para começar a partir do dia 22. O Líder Mário Covas, em princípio, está de acordo, vai levar a sugestão, também, ao Presidente Ulysses Guimarães.

Gostaria de sugerir, também, que os membros desta Subcomissão trabalhassem, a partir de hoje, dentro das entidades que eles representam ou que têm ligação entre as várias áreas que compõem esta Subcomissão, no sentido de trazer o subsídio dos seus projetos dentro de um prazo o mais rápido possível. Não teremos condições de trabalhar somente dentro desta Subcomissão, teremos de trabalhar em conjunto também com a Subcomissão que trata dos municípios. Há matérias aqui que são correlatas (urbanas e municipais), como também temos que trabalhar em conjunto com a Subcomissão de Tributos, Participação e Distribuição das Receitas. Então, penso em fazermos reuniões conjuntas com o Relator, com o Presidente da Subcomissão dos Municípios e Regiões, com a Subcomissão de Tributos, Participação e Distribuição das Receitas, e a Subcomissão de Saúde, Seguridade e do Meio Ambiente, porque, hoje, o meio ambiente está dentro do sistema urbano. Não teremos condição de fazer nenhum trabalho sem ouvirmos os elementos do meio ambiente sem a sua participação. Então, teremos também, penso eu, como o Presidente e os demais membros da Mesa, de trabalhar em conjunto com essas outras subcomissões, para que possamos fazer os melhores projetos possíveis para o Brasil.

Outro problema de grande importância diz respeito às regiões metropolitanas e suas administrações. Isso envolve o nosso Vice-Prefeito, homem ligado tanto ao transporte como à complexidade em que vivem as mesmas, no que concerne à sua administração e à sua política.

Pediria a todos os membros que trabalhassem um prazo o mais rápido possível, a fim de que tenhamos maior oportunidade para discussão e votação. Porque, se trouxe a matéria ao Relator,

faltando dois dias para terminar o prazo, não haverá possibilidade de discutirmos e poderemos aprovar um substitutivo que não seja da conveniência dos membros desta Subcomissão. Pediria, mais uma vez, repito, que agilizássemos esse trabalho o mais rápido possível para que tenhamos um prazo maior de discussão e votação dos membros dessa Subcomissão.

Para complementar, estou pronto a trabalhar, sábado, domingo, à noite, todos os dias. Não há problema nenhum. Creio que os demais membros da Mesa também o farão. Coloco-me à disposição para marcar reunião no sábado, domingo, de acordo com o que for estabelecido pelo Presidente. Estou disposto a ouvir todos os segmentos da nossa sociedade para participar, juntos ou individualmente, de sugestões com todo os membros desta Subcomissão para aprimoramento dos seus projetos e das suas idéias.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaríamos de comunicar ao Plenário a presença do Sr. Presidente da Comissão da Ordem Econômica, que está nos visitando.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ LINS: – A Comissão da Ordem Econômica deverá reunir-se na quinta-feira, às 9 horas e 30 minutos. Entretanto, há uma norma de procedimento dentro das Subcomissões. A impressão que tenho é que seria mais conveniente que juntássemos as três Subcomissões, para que a norma ficasse uniforme. Então, nesta primeira reunião que faríamos com as três Subcomissões juntas, mandaríamos distribuir essas normas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Exatamente! Poderia ser quinta-feira, às 8 horas.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ LINS: – É exagerado, o Senado não abre às 8 horas. Só abre às 9 horas. Mas, qualquer hora que queiram. Só dar a idéia de fazermos as três Subcomissões juntas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A consideração que eu gostaria de fazer, é em cima do que foi colocado pelo ilustre Relator José Ulisses de Oliveira, inclusive foi muito debatido aqui. O companheiro disse que, se esgotado o prazo, ele terá que ser votado novamente, dentro de um mês. A minha preocupação é de que possamos começar, efetivamente, o que vai ocorrer na próxima quinta-feira, de uma forma permanente, antes mesmo do dia 22. Sabemos que muita gente – essa é a realidade – aproveitará a sexta-feira e, na falta de uma programação mais precisa, não virá aqui na próxima semana, só virá no dia 21, porque a Semana Santa começa na quarta-feira.

Então, a minha sugestão – não sei se estou querendo passar o carro diante dos dois – é que pudéssemos continuar esta conversa que tem sido salutar e que está, assim, num primeiro instante, dentro de um clima de sociabilidade, mas que pudéssemos já, talvez, até quem sabe, independentemente da reunião de quinta-feira, ter um outro encontro amanhã, para aprofundarmos algumas questões não só de procedimentos, mas de informações entre nós. Pareceu-me, no primeiro instante, muito ricas e diversificadas as expe-

riências dos nossos companheiros aqui nesta assembléia.

Então, temos uma série de pontos a serem tratados e que podemos tentar organizar e, quem sabe, tomar, inclusive, mais produtiva a nossa reunião de quinta-feira dentro das Comissões gerais. Isso porque, insisto e alerto que, provavelmente, alguns companheiros nossos se ausentarão na próxima quinta ou sexta-feira e não virão na próxima semana. Assim, já ganharíamos tempo indispensável ao nosso trabalho no decorrer da próxima semana.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM

FRANCISCO: – Sr. Presidente, peça a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Tem a palavra V. Ex.^a.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM

FRANCISCO: – Considero importante, colega Manoel Castro, a sua observação e abro um parêntese para agradecer a unanimidade da nossa eleição na Mesa e dizer da minha experiência como ex-Prefeito do Recife e também da experiência que obtive no INCRA, tratando do problema rural. Creio que não podemos jamais dissociar o trabalho desta Subcomissão com o trabalho da Subcomissão de Política Agrícola e Fundiária e da Reforma Agrária, porque há uma relação muito grande entre o problema da inchação, principalmente nas regiões metropolitanas, e o problema das migrações das zonas rurais. Ao lado disso, é evidente que dentro da questão urbana uma série de itens irão surgir que teremos de tratar senão de forma aprofundada, pelo menos de forma superficial para que nos dêem subsídios, como é o problema do saneamento, da habitação, como será o problema da saúde, como serão tantas questões que envolvem a questão urbana ou que estão a ela ligadas. Creio que esta orientação que o Constituinte José Lins apresentou com relação a uma norma de trabalho será útil. Diria mesmo que, talvez, nós pudéssemos partir desta reunião preliminar, como S. Ex.^a sugeriu, para participarmos da reunião das três subcomissões; pudéssemos partir de alguns pontos iniciais, por exemplo, como é tratada a questão urbana em algumas Constituições – a questão da ordem econômica e, dentro da ordem econômica, a questão urbana, como é ou como foi tratada na Constituição de 1946, na Constituição de 1967, como foi tratada na Comissão dos Notáveis, no Anteprojeto Afonso Arinos, a fim de que tenhamos um ponto inicial para trabalhar. Em segundo lugar, de que forma nós vamos coletar sugestões das entidades nas regiões metropolitanas. A questão da região metropolitana – só ela, só esta questão isolada – já dará vez a uma série de discussões que, naturalmente, enriquecerão o tema que nós estamos tratando. O problema do transporte, na realidade, no ponto de vista constitucional, nós apenas vamos definir questões muito gerais, ou seja, a competência da União para legislar sobre o transporte, o direito de locomoção e, quem sabe se outra questão será inserida como norma constitucional porque, na sua grande maioria, ela é tratada como

legislação complementar ou ordinária. Então, todas essas questões, naturalmente, serão amadurecidas pelas experiências de cada um e, no meu caso específico, eu que fui Prefeito de uma cidade e integrei o Conselho da Região Metropolitana e atuei, durante longo tempo, como Coordenador do Instituto de Colonização e Reforma Agrária, **ilegível** a trabalhar e a colaborar, evidentemente, na minha posição como membro da Mesa ou juntamente com os outros companheiros, para trocar essas experiências e trazer já os subsídios que tenho, as sugestões que apresentei como Prefeito; e, inclusive, na próxima terça-feira, participo na SUDENE, no Recife, juntamente com quatro prefeitos de capitais, num debate sobre a questão institucional das regiões metropolitanas. Todos eles são subsídios que julgo importantes para uma Comissão que tratará do problema das questões das regiões metropolitanas e das regiões urbanas do País, onde vivem 70% da população.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Muito agradecido pelas considerações.

Concedemos a palavra ao 2º Vice-Presidente.

O SR. CONSTITUINTE LUÍZ

ROBERTO PONTE: – Apenas para não ser o único que não se manifestou, eu queria agradecer a confiança da eleição, por unanimidade e referir-me à sugestão do Sr. Manoel Castro sobre uma reunião preliminar amanhã, ponderando que, provavelmente, amanhã pela manhã, tenha na Bancada do PMDB uma reunião – até aonde estou sabendo, não está confirmado para discutir o relatório da Comissão de Sistematização e, à tarde, nós vamos ter a própria instalação da Comissão de Sistematização, com a eleição daqueles membros, além do plenário. Acho que sem as normas preliminares, talvez nós pudéssemos, entre nós mesmos, informalmente, pensar no que poderemos alocar nessa primeira reunião de instalação com as normas.

O SR. MANOEL CASTRO: – Aí, Luiz

Roberto Ponte, V. Ex.^a está trazendo um fato que eu desconhecia – essas duas reuniões, talvez o Presidente pudesse conseguir, já, antecipadamente, uma cópia das sugestões e, informalmente, ainda que algumas pessoas não pudessem participar, formar um horário – por hipótese, podemos almoçar juntos – fazer reunião que permitisse esse entrelaçamento e essa conversa informal, já que nós começamos a nos identificar, aqui, mais de perto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Queremos agradecer a intervenção de todos os companheiros de trabalho e registrar uma certa dificuldade para a realização, amanhã, extra-oficialmente, da reunião da subcomissão, dado que a Secretaria nos informou que há outras atividades a que fomos convocados, o que cria uma certa dificuldade de participação. Mas nada impede que tenhamos alguma iniciativa no sentido de colher idéias e trazer sugestões para esse desempenho.

Por outro lado, a sugestão de realizarmos sessões à tarde, o Regimento impede a realização em horário simultâneo às sessões plenárias da Assembléia Nacional Constituinte, poderemos

realizar a qualquer momento, desde que não coincida com as sessões plenárias da Assembléia Nacional Constituinte.

De resto, gostaríamos de estimular a que todos os membros desta subcomissão buscassem informações, dados e orientações para que, neste plenário comum, pudéssemos desempenhar o melhor do nosso esforço para colhermos os melhores resultados.

Não havendo mais nenhuma inscrição para fazer uso da palavra, nós gostaríamos de agradecer a todos os companheiros, também aos da Mesa, Relator José Ulysses de Oliveira, Joaquim Francisco, nosso 1º Vice-Presidente e, também, o Sr. Luiz Roberto Ponte, o nosso 2º Vice-Presidente dos trabalhos.

Está encerrada e reunião.

(Levanta-se a reunião às 16 horas e 25 minutos.)

ATA DA 1.ª REUNIÃO, ORDINÁRIA

Às doze horas do dia treze de abril do ano de mil novecentos e oitenta e sete, em Sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Constituinte Dirceu Carneiro, com a presença dos seguintes Constituintes: Manoel Castro, Dirceu Carneiro, Expedito Júnior, Myrian Portela, Luis Roberto Ponte, Gidel Dantas, Denisar Arneiro e Mauro Miranda. Havendo número, o Senhor Presidente declarou iniciados os trabalhos e dispensou a leitura da Ata que foi aprovada, independentemente de votação. A seguir, deu-se início à leitura do Expediente: Ofício do Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, solicitando uma reunião para apresentação de sugestões pertinentes ao tema da Subcomissão; Ofício do Líder do PFL, José Lourenço, de exclusão do Constituinte Lael Varella da composição da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte; Ofício do Presidente da Assembléia Nacional Constituinte, encaminhando sugestão do Constituinte Nelson Carneiro. Para discutir sobre o ofício do Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil e audiências a serem concedidas pela Subcomissão, usaram da palavra os Senhores Constituintes Denisar Arneiro, Myrian Portela, Gidel Dantas, Expedito Júnior, Mauro Miranda, Manoel Castro. Usou, ainda, da palavra, o Constituinte Luis Roberto Ponte para solicitar uma audiência para a Câmara Brasileira da Indústria da Construção, em data a ser posteriormente marcada. Deliberou-se a favor de uma reunião a realizar-se hoje, às dezoito horas e trinta minutos, destinada a ouvir o representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos às doze horas e trinta minutos, cujo teor será publicado na íntegra, no **Diário da Assembléia Nacional Constituinte**. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em treze de abril de mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

Subcomissão da Questão
Urbana e Transporte
ATA DA 2ª REUNIÃO ORDINÁRIA,
REALIZADA EM 13-4-87

Aos treze dias do mês de abril do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dezoito horas e cinquenta minutos, na Sala da Comissão de Legislação Social – Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, com a presença dos seguintes Constituintes: Manoel Castro, Gidel Dantas, Dirceu Carneiro, Luis Roberto Ponte, Myrian Portella, Denisar Arneiro, Doreto Campanari. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou iniciados os trabalhos e dispensou a leitura da Ata da reunião anterior, que foi aprovada, independentemente de votação. A seguir, o Senhor Presidente anunciou a presença, na Subcomissão, dos Senhores: Dr. Fábio Goldman, Presidente da Direção Nacional do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Dr. Orlando Cariello Filho, Vice-Presidente da Federação Nacional dos Arquitetos e Dr. Miguel Alves Pereira, representante da Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura, que foram convidados, pelo Sr. Presidente Dirceu Carneiro, a compor a Mesa dos debates. Na oportunidade, os ilustres visitantes fizeram uma exposição preliminar de documento, oferecendo sugestões a serem incluídas no texto do anteprojeto de Constituição, ligadas à área de competência da Subcomissão. Presente, também o Dr. Telmo Magadan, Presidente da Empresa Brasileira de Transporte Urbano, que levantou questões ligadas à sua área de atuação. Usaram da palavra, como interpelantes, os Senhores Constituintes: Doreto Campanari, Myrian Portella, Denisar Arneiro, Luiz Roberto, Manoel Castro e Nelson Friedrich, que usou da faculdade que é concedida aos Constituintes pelo parágrafo primeiro do artigo quatorze do Regimento Interno da Assembléia Nacional Constituinte. Agradecendo a presença dos convidados, e antes de encerrar os trabalhos, o Senhor Presidente convoca uma reunião da Subcomissão, a realizar-se às dez horas do dia vinte e dois de abril. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos às vinte e duas horas e trinta minutos, cujo teor será publicado, na íntegra, no **Diário da Assembléia Nacional Constituinte**. E, para constar, eu Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Começamos a nossa reunião ouvindo, conforme decisão da Subcomissão na reunião anterior, o Instituto de Arquitetos do Brasil, a Federação Nacional dos Arquitetos e a Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura.

Para encaminhar os nossos trabalhos, convidamos o Sr. Constituintes Manoel Castro, para Relator e para a apresentação das propostas, dentro do que dispõe o art. 14, do Regimento da Assem-

bléia Nacional Constituinte audiência de organizações da sociedade.

Convidamos, pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, Fábio Goldman, seu Presidente, para participar da Mesa. Convidamos o Sr. Orlando Cariello, Vice-Presidente da FNA, representando a entidade, e Miguel Alves Pereira, representando a Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura.

Consultamos o Plenário sobre a ata, se há interesse em que seja lida ou dispensamos a leitura da ata? (Pausa.)

(*É aprovada a dispensa da leitura da ata.*) Dentro desta decisão, e do que diz o nosso art. 14, audiência de organizações da sociedade, apressamo-nos em aprovar esta primeira audiência, em função do Encontro Nacional que têm os profissionais de Arquitetura, aqui em Brasília – e, portanto, muito oportuno que já se fizesse esta participação a partir deste momento.

Esta Subcomissão ainda não fixou o seu roteiro básico das audiências que vai executar neste seu período de 45 dias, mas, algumas já estão aprovadas e hoje se faz a primeira.

Gostaríamos de registrar a todos os participantes deste nosso encontro, que os apresentadores terão 20 minutos para fazer a sua exposição e que, posteriormente, cada Constituinte terá 3 minutos para interpellar os expositores. Estamos também examinando a possibilidade de reunirmos diversas organizações até, que tenham alguma natureza de interesse de comparecerem juntas para realizarmos sessões, também, com mais participantes ou representantes de organizações diferentes. Não é o caso de hoje que são da mesma categoria profissional.

Abriremos a palavra aos participantes concedendo a palavra ao Presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Sr. Presidente, Sr. Relator, nobres Parlamentares, colegas:

Os arquitetos brasileiros de há muito se preocupam com as questões das cidades brasileiras, das questões de política urbana, fundamentalmente da política urbana; e na história de luta da participação dos arquitetos brasileiros nessas questões, salienta-se que há 25 anos atrás em 1962, tivemos o primeiro Seminário de Reforma Urbana, organizado pelo Study Alfair. Este Seminário já foi o ato que seguiu uma preocupação, que já vinha de tempos atrás, dos arquitetos em relação às questões do desenvolvimento urbano nas cidades brasileiras.

De lá para cá, nesses 25 anos, nem sempre nas melhores condições políticas de avanço nas propostas que os arquitetos têm apresentado, o Study Alfair continuou o seu trabalho com muito denodo e apresentando várias propostas e sugestões em várias ocasiões, em congressos nacionais e em outros seminários, nas reuniões do nosso Conselho Superior, para ajudar este País a desenvolver melhor as suas condições urbanas. Ao mesmo tempo em que se fazia isso, desta forma, IAB, é Instituto de Arquitetos e depois com a recente criação do Sindicato dos Arquitetos, hoje

reunido com a Confederação Nacional de Arquitetos, temos mantido um contato permanente com as comunidades de bairro, com as associações populares, no senado de com a troca de informações, da troca de experiências, fortalecer as posições dos institutos de arquitetos e nessa troca aprender também um pouco com essa experiência popular.

Ao longo desse tempo a luta continuou, e com a convocação da Assembléia Nacional Constituinte, o Instituto dos Arquitetos do Brasil realizou uma reunião extraordinária do seu Conselho Superior, realizada em Curitiba, em outubro do ano passado.

Essa reunião elaborou um documento onde colocava assuntos de todo esse trabalho realizado ao longo desses anos e, posteriormente, publicado esse trabalho, foi ele distribuído a todos os departamentos do Instituto dos Arquitetos que, por sua vez, o distribuiu aos Parlamentares eleitos em seus Estados.

Ao mesmo tempo, um mês antes, em setembro do ano passado, a Federação Nacional de Arquitetura também fez a sua reunião e da mesma forma elaborou o seu posicionamento perante as questões da nova Constituição. Da mesma forma, a Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura também fez o seu documento. E resolvemos, então, em uma atitude de humildade, que representasse realmente o pensamento dos arquitetos brasileiros de todas as formas, de todos os pontos de vista, a nível da cultura, ou seja, de ensino de Arquitetura, a nível da defesa da profissão, da defesa do profissional, elaborar um documento único e que pudesse ser entregue nesta reunião a esta Subcomissão para fornecer aos Srs. e Sr.^{as} Constituintes a nossa opinião, no sentido de colaborar para que os trabalhos desta Subcomissão, com o apoio, realmente represente as necessidades e os anseios da sociedade brasileira.

O documento foi elaborado esta semana, será entregue a esta Subcomissão, ainda agora, e ele tem como pontos algumas questões que para nós são fundamentais.

Existem as questões de natureza geral e de natureza mais específica, no que diz respeito ao nosso exercício, ao exercício da profissão de arquiteto. Há questões fundamentais de natureza social, que eu pediria ao colega Orlando Cariello que explicasse a questão fundamental da qualidade de vida que é intimamente ligada à questão do desenvolvimento urbano da cidade.

Uma outra questão para nós importante é o acesso às informações sobre as gestões da cidade e, em função disso, a participação nas decisões. Isso engloba o que chamamos a gestão democrática da cidade.

Com relação aos níveis de poder, a nível da União, é um nível de participação das populações comuns regionais, tanto na esfera estadual como nas municipais; com relação ao Estado, a regulamentação de normas gerais das regiões; e com relação ao Município, o controle do uso e ocupa-

ção do solo urbano e rural, e com relação também à questão do estado.

Diante da inserção profissional e, defendendo interesses da sociedade brasileira, coloca-se como fundamental o assunto relativo a esta subcomissão, questão urbana e do transporte.

Um outro assunto importante é a questão do uso social da propriedade. Consideramos que a questão da cidade, a questão fundamentalmente da propriedade da terra é uma questão mais a nível do social, do atendimento à sociedade do que, na realidade, uma questão de propriedade. A propriedade tem que ter a visão social do uso da terra. Da mesma forma, o direito de acesso à habitação.

O direito à habitação se enquadra na questão urbana de uma maneira muito intrínseca, na medida em que a questão habitação não é o objeto isolado daquela habitação, daquela casa, daquele apartamento, e se envolve diretamente à questão urbana na questão dos transportes, da infra-estrutura urbana, o saneamento. Então não consideramos a habitação como fato isolado, mas, sim, algo diretamente ligado à questão urbana e com instrumentos adequados para a questão do uso do solo urbano – com relação agora a nível da legislação das desapropriações, da questão dos impostos e do direito dos municípios. Julgamos que os municípios devem ter uma participação maior na política do desenvolvimento urbano.

E, por fim, consideramos fundamental a participação da comunidade nas decisões sobre a política urbana e da política de transportes. Ao longo desses anos, temos percebido, e cada vez mais, que em função dessa questão do custo da terra a população de mais baixa renda está sendo cada vez mais isolada dos aspectos da modernidade das cidades e habitam as zonas periféricas sem praticamente condições de infra-estrutura e de transportes. Hoje, estamos percebendo que mais grave ainda não é só esse isolamento dos centros mais bem equipados, e que nem isso mais está sendo levado em conta. Temos visto agora, recentemente em São Paulo e em outros lugares, que mesmo essa população está sendo empurrada cada vez mais para fora dos centros urbanos e em condições muitas precárias, ocasionando invasões e uma reação, hoje a nível policial, acontecendo – como aconteceu há dias em São Paulo – com brutalidade policial, tentando desalojar de áreas municipais populações que estavam procurando local para se abrigar. Consideramos, evidentemente, que a questão urbana e a questão da habitação não são questões policiais e nunca serão resolvidas dessa forma. Pelo contrário, são questões de política e que têm que ser resolvidas a nível político, porque é um assunto cada vez mais preocupante, e se não houver uma política efetiva de desenvolvimento urbano e habitacional essas questões serão cada vez mais tratadas a nível da violência.

Esta é a nossa posição nos seus aspectos mais fundamentais; o documento é bastante extenso e coloca outras questões, mas o enfoque que consideramos mais importante é este. A questão do direito de propriedade, a questão da reforma urbana se ligam diretamente à reforma agrária. No fundo, o problema muda um pouco de aspecto, mas a questão é a mesma, a da propriedade da terra; são aspectos que se ligam diretamente. A questão das cidades brasileiras, e particular-

mente das regiões metropolitanas está adquirindo aspectos insuportáveis de vida. Estamos aqui, hoje, entregando este documento no sentido de, realmente, colaborar com o trabalho desta subcomissão. Estaremos presentes a partir de agora, trazendo e levando informações relativas ao trabalho desta subcomissão.

Eu gostaria de passar a palavra ao colega Miguel Pereira, que falará em nome da Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura; é ex-Professor da Universidade de Brasília, que colocará também questões relativas ao aspecto da cultura, no âmbito em que a Arquitetura se insere.

O SR. MIGUEL PEREIRA – Quero, inicialmente, dizer da enorme satisfação, em primeira instância, de representar a Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura, nesta Casa, nesta reunião, e neste momento, saudar o preclaro Constituinte Dirceu Carneiro, ilustre arquiteto e os preclaros constituintes, e meus companheiros arquitetos.

Preto, neste muito curto espaço de tempo, sintetizar, no possível o conhecimento necessário aos profissionais que tratam da Arquitetura e da organização do espaço urbano, e em função disso dizer das nossas dificuldades através da nossa história como profissionais no Brasil, e das nossas dificuldades específicas na arquitetura enquanto conhecimento gerado na Universidade e nas escolas de Arquitetura brasileiras.

Há um tempo que define esta experiência no Brasil por parte dos profissionais da Arquitetura. O Instituto de Arquitetos é uma entidade que foi fundada apenas em 1921. A Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura apenas em 1963, a Federação Nacional dos Arquitetos em data mais recente. O compromisso gigantesco que a nossa profissão carrega desde séculos pretéritos na História do Brasil e que nos coloca hoje, em função da modernidade brasileira, frente a este desafio de ter construído largo trecho da História deste País, desenhando esta História sob a forma de arquitetura e de cidade, face a esse desafio de modernidade de um País que se acorda e que se quer renovar em todos os seus escalões, é aquele que entendemos, através das profissões no Brasil, ser a missão das profissões numa sociedade como a nossa. De princípio, se há de admitir que as profissões não são segmentos estanques da sociedade com determinado tipo de conhecimento imutável e para sempre. O desafio maior, então, para os arquitetos brasileiros, está no tipo de conhecimento necessário, a partir das escolas de Arquitetura e da Universidade brasileira, para saberem organizar a cidade para o Brasil do século XXI, e de como ocupar o território brasileiro em seus 90% de quilômetros quadrados da nossa superfície disponível – um País vazio, ocupado apenas na costa, e com este desafio enorme que é coração do Brasil, que é o Planalto Central, que é onde hoje estamos. Que tipo de cidades? Que tipo de atitudes em relação à Amazônia? Que tipos de atitudes em relação ao Planalto Central? Repetiremos Brasília pura e simplesmente, ou teremos de cogitar do que acontece em relação a outras partes do mundo, principalmente o mundo latino-americano, e especificamente, o Terceiro Mundo e de como romper suas barreiras; e quando da virada do século, o que poderemos, como comunidade brasileira, como sociedade brasileira que se redemocratiza? Qual será o destino das nossas cidades existentes com a nos-

sa participação? E qual será a nova feição da cidade brasileira e da própria Arquitetura brasileira?

Eu diria que tudo isso se transmite através de um compromisso, que nós temos sentido, com muito pesar, que é aquilo que diz respeito à cultura, à ciência e à tecnologia que não estão especificamente colocados na profissão dos arquitetos, mas sofremos o descalabro do cuidado desses segmentos da cultura brasileira, do pensamento brasileiro, através daquilo que acontece com o nosso universo mais específico, que é a Universidade brasileira. Claro que vamos identificar, nas últimas décadas, como o crime maior que se cometeu em relação à produção de conhecimentos, neste País, a chamada Reforma Universitária de 1967, massificando a Universidade brasileira, roubando da Universidade brasileira a oportunidade de gerar o **Know how** brasileiro como a sua própria feição para transmitir esse desenho para a própria ciência brasileira e para a própria tecnologia brasileira, não sob a forma de uma preocupação maior de colocarmos muralhas no Brasil, mas, isto sim, de prepararmos um conhecimento necessário aos nossos professores e aos nossos estudantes, aos nossos profissionais, sob a forma de uma massa crítica capaz de, em recebendo contribuições do exterior, sabermos gerir essas contribuições e dar, através disso, o desenho brasileiro, a feição brasileira, em função daquilo que poderemos chamar, pelo seu processo contínuo e paulatino, de acumulação de cultura brasileira. O grande drama da virada do século em nossa Nação é a perda contínua, paulatina e desafiante da identidade – de resto, de todas as nações – principalmente do Terceiro Mundo, que buscam, vertiginosa e angustiadamente, um reencontro com essa identidade.

Estes são os temas maiores que nos comprometem, enquanto transmissão de conhecimento, para colocarmos, naquilo que nós chamamos de arquitetura urbana para podermos bem resolver os aspectos mais específicos, mais particulares de transporte de rua, de edifício, da paisagem geral da cidade e do seu entorno. O Planalto Central, como será o desenho desse Planalto Central para quem se desloca daqui até Belém do Pará, esta pioneira rota de coragem brasileira que nos levou a Belém do Pará e que nos há de levar a romper fronteiras, no sentido oeste, parando nos limites das fronteiras brasileiras.

Eu diria que esses aspectos se desenham, na medida em que devemos conceder a profissão como um segmento da sociedade brasileira a nossa profissão especificamente – mas, de resto, os princípios gerais para as profissões, e sendo necessário que as nossas escolas e a nossa Universidade se recomponham. A Universidade brasileira está parada; apesar do processo de redemocratização, a Universidade brasileira está sendo sufocada – é só examinarmos as verbas disponíveis para a pesquisa – em todos os campos versados dentro da Universidade brasileira. As escolas de Arquitetura estão paradas, são 47 escolas de Arquitetura no Brasil, são 40 mil profissionais da Arquitetura no Brasil, e são 40 mil estudantes de Arquitetura no Brasil. O desafio não está equacionado da parte das escolas de Arquitetura, as escolas de Arquitetura não estão preparadas para produzir o conhecimento necessário ao enfrentamento desse desafio, que é a ocupa-

ção e o futuro do Brasil na virada do século e o Brasil do século XXI. A contribuição das escolas de Arquitetura no Brasil é ínfima, não se trata da responsabilidade maior dos arquitetos ou dos professores que ocupam essas escolas, trata-se de uma política educacional, neste País, especificamente de caráter superior e que não está equacionada em termos de iniciativa privada, e iniciativa pública, a escola pública e a escola privada. Não há, no Ministério da Educação e Cultura, nenhuma política nesse sentido que se permite à iniciativa privada. É preciso que o desafio que se coloca diante da iniciativa privada tenha uma contrapartida de incentivo e de qualidade, tanto quanto é o nosso zelo pela escola pública, e as lutas maiores vão nesse sentido. Mas, que não nos esqueçamos que o Brasil do século XXI é um Brasil que terá de romper as barreiras do Terceiro Mundo.

Eu queria encerrar por aqui, pois o tempo é pouco e o desafio é muito grande e a síntese sempre corre o risco de esquecimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Antes de o Sr. Orlando Cariello fazer a sua exposição, gostaríamos de convidar o Presidente da Comissão da Ordem Econômica, que está presente, o Constituinte José Lins, para fazer parte da Mesa.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ LINS: – Minha presença, nesta reunião é eventual, guardamos a independência da Subcomissão que tem um tema específico, mas fiz questão de vir até aqui para cumprimentar os expositores e o Instituto dos Arquitetos do Brasil, o Sindicato dos Arquitetos e o Presidente da Associação do Ensino de Arquitetura no Brasil, e cumprimentar os Srs. Constituintes. Realmente, o problema é desafiante, estamos diante de uma das questões mais sérias deste País, haja vista os fatos citados pelo Presidente do Instituto. Quero também cumprimentar o Presidente da Subcomissão, o Sr. Relator e os Srs. membros, porque acho que esta é a primeira reunião feita para a audiência externa e isso abrange, portanto, uma espécie de parabéns não só à Comissão, mas às entidades que, hoje, aqui se fazem representar.

Espero que a nossa Comissão possa traduzir, realmente, na Carta Constituinte aquilo que o Brasil e o povo brasileiro deseja e espera que nós cumpramos.

Peço licença, Sr. Presidente, para me retirar, porque tenho uma outra reunião agora, mas desejo aos Srs., tanto da Comissão como das entidades que aqui representam, os maiores sucessos e agradecendo a contribuição certamente importante que trazem os nossos trabalhos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a presença do nosso Presidente da Comissão da Ordem Econômica. Concedo a palavra ao Sr. Orlando Cariello, representando a Federação Nacional dos Arquitetos.

O SR. ORLANDO CARIELLO – Srs. Constituintes, colegas arquitetos e demais presentes. Acho que seria necessário traçarmos algumas considerações a respeito dos motivos que nos trazem aqui; hoje, mais do que tentar citar ou traduzir o teor do documento, do texto do documento que vamos encaminhar em seguida, onde há inclusive indicações daquilo que pensamos seja o necessário para se começar a encaminhar

a solução dos problemas urbanos, dentro das limitações da ordem social que temos. Acredito que a participação dos arquitetos, do envolvimento dos arquitetos nessa questão, teve duas fases: uma que historicamente sempre existiu, que o colega Fábio Goldman descreveu, do interesse dos profissionais da Arquitetura e do Urbanismo pelas questões social e urbana, não só as questões urbanas, mas o problema da população brasileira; e outra que nasce, a meu ver, com o envolvimento também da nossa profissão, da nossa categoria profissional com as questões sindicais, com a questão da organização dos trabalhadores. Isso se dá a partir do momento em que, também na nossa profissão, cresce um processo de assalariamento, talvez de uns 30 anos para cá e que nos fez aproximarmos das outras categorias, que nos fez organizarmos em sindicatos e que nos faz, hoje, inclusive, estarmos integrados a uma central sindical nacional, a nível da nossa federação e de vários sindicatos e associações profissionais.

Com relação à questão urbana, propriamente dita, o que verificamos hoje é um país completamente diferente daquele de vinte e poucos anos atrás: inverteu-se a situação, a concentração da população hoje é muito maior na cidade; quase 70% da população habitam as cidades e não mais o campo, como acontecia há vinte, há trinta anos. E, ao mesmo tempo, a gente vê uma quase total ausência de políticas capazes de fazer frente a essa nova situação. Enquanto o homem expulso do campo vem para a cidade, é expulso da cidade e jogado de volta ao campo; um é expulso pelo boi, o outro é expulso pelo asfalto. Esse mesmo homem não tem encontrado, a nível das políticas oficiais, uma resposta a isso. Um exemplo concreto é o vazio que existe hoje, após a extinção do BNH, não que o BNH fosse aquela maravilha, mas não há ainda uma resposta, um preenchimento de um vazio que ficou e tem que ser preenchido para que haja políticas adequadas ao tratamento dessa questão, que se resume basicamente, acho, na questão do direito à cidade e o direito à cidadania também daquela população que vem chegando para os núcleos urbanos. Uma situação explosiva, tão explosiva como no campo – e os exemplos disso estão aí no noticiário diário dos jornais: se há mortes no campo se há assassinatos de dirigentes sindicais rurais, se há luta de posseiros contra grileiros, isto está existindo na cidade também. E ainda na semana passada, já foi lembrado aqui, tivemos um exemplo em São Paulo e, certamente, a população que é levada a ocupar áreas inabitadas, ela não está fazendo isso por gosto ou pelo exercício da desobediência, mas por pura necessidade, que não pode ser creditada a nenhuma força política ou a estímulo de nenhuma central sindical, qualquer coisa assim. Acredito que na nossa produção, também, estamos enfrentando hoje uma situação que deriva dessas condições. Somos em torno de 35 mil profissionais no Brasil, talvez um pouco mais já hoje, e desses 35 mil, uma grande parte, conforme a gente pode constatar através das atividades do sindicato da Federação, está desempregada, trabalhando fora da produção, até mesmo a subempregada, trabalhando de maneira autônoma, com rendimentos incertos com trabalho ocasional. E isso num país em que o nosso trabalho é efetivamente necessário, porque não temos suficientes habitações para a população, não temos hospitais

suficientes, não temos escolas suficientes, a urbanização da cidade é precária, e isso é um exemplo, uma demonstração cabal de que os recursos públicos não estão sendo alocados como deveriam, que as prioridades talvez não estejam sendo aquelas que deveriam ser para que se enfrentasse de frente os problemas que a maioria da população brasileira, população marginalizada, população trabalhadora, vem enfrentando. O que nos preocupa hoje é em definir algumas medidas que assegurem aquele princípio, que já vem de outras Constituições, de priorizar o fim social da propriedade. Acho que seria uma ilusão pensarmos no fim da propriedade privada nesta Constituinte; mas, queremos que seja assegurado concretamente o fim social da propriedade. E estamos dispostos, neste documento procuramos dar alguns passos nesse sentido, a indicar algumas medidas que possam vir a tratar disso. E a gente entende também que a solução destas questões urbanas está visceralmente ligada às questões de vida da população. Não vai ser criando grandes núcleos habitacionais, construindo habitações, construindo ambientes urbanos mais adequados, que iremos solucionar o problema de uma população que precisa, antes de mais nada, comer, se vestir, ter emprego e renda suficiente. Então é mais um elo que nos liga, no movimento sindical, a questão urbana e que nos faz mais preocupados com isso também. Não temos nenhuma ilusão de que o trabalhador, na hora que tiver de optar entre alimentar sua família e vender, passar adiante uma casa ou ceder seu direito legal ou ilegalmente, casa financiada pelo Sistema Financeiro de Habitação, ele vai optar pelo risco e vai reproduzir o problema mais na frente.

Então, dentre as preocupações que temos, está esta questão de regular o direito de propriedade do uso do solo, estabelecer uma política habitacional do desenvolvimento urbano vinculado ao desenvolvimento das condições de vida da população trabalhadora. Não se faz uma coisa sem outra. Eu acredito que na raiz disso tudo está também a questão da gestão democrática da cidade que, por seu turno, também está extremamente ligada à questão da gestão democrática da sociedade brasileira. Não vai existir gestão democrática da cidade sem a gestão democrática da sociedade, sem a participação da maioria da população nas decisões, na definição de prioridades, na definição de alocação de recursos naquilo que deve ser feito, como deve ser feito, com recurso, com que tecnologia. E tudo isso aí nós acreditamos que não seja assunto para especialistas exclusivamente, para técnicos exclusivamente, para os arquitetos mesmos, para os urbanistas; são questões em que a população deve ser ouvida e deve ser considerada a sua opinião, sua experiência, seus costumes, sua cultura, enfim, toda a sua contribuição deve ser acatada.

A título de exemplo, poderíamos citar a nossa cidade, Brasília, e o Distrito Federal, que tem um Governador nomeado, que hoje está propondo, está encaminhando concretamente obras de vulto da expansão do plano piloto, de um sistema de transporte de massa que nós não sabemos se é o mais adequado, da construção de um lago que sabemos envolve problemas técnicos seriíssimos até pelo fato de estar abaixo da barragem do Paraná, cujo lago já tem problemas de poluição seriíssimos. Para nada disso aí a população

tem sido consultada de uma forma adequada e nem dispõe de canais adequados para fazer valer as suas opiniões e as suas considerações. Digo isso na esperança de, como cidadão desta cidade, de como morador desta cidade, sensibilizar os Srs. Constituintes para a questão também da autonomia do Distrito Federal e de uma representação política local.

Finalmente eu gostaria de dizer que a Federação Nacional dos Arquitetos, junto às demais entidades da nossa profissão, vai acompanhar de perto o trabalho da Constituinte, já está acompanhado de perto, e nós estamos apenas organizando esse trabalho não só de maneira a ter um conhecimento do que está sendo feito aqui, mas também de podermos apresentar as nossas contribuições, as nossas opiniões, aquilo que a gente puder trazer para acrescentar alguma coisa aqui, no momento adequado, já que os prazos são muito pequenos e nós temos interesse não só nessa questão que envolve a cidade a questão urbana, o transporte, como também questões como a organização das profissões, a fiscalização das profissões, a questão dos conselhos, ordens, esses problemas todos; a questão da organização sindical – nós defendemos a liberdade da economia sindical, e a nossa Federação tem posição favorável à aprovação da Convenção 87, da OIT, não embarcando naquela idéia do pluralismo sindical, mas porque achamos que a questão de decidir sobre a nossa organização sindical deve ser tributo de quem se organiza, e não de quem detém o poder político; a questão do direito de greve, as questões relativas às organizações sindicais, as questões relativas à educação e cultura e ao ensino. Nós defendemos o ensino público gratuito e com recursos públicos voltados para a escola pública, seja ela de que nível for.

Estamos preocupados também, entre outros assuntos, com a questão da ciência da tecnologia, até porque a solução das questões envolve a maioria da população brasileira, inclusive a questão urbana, a que está vinculado o desenvolvimento de uma ciência e de uma tecnologia nacionais e populares, onde se aproveitam as tradições da população, a sua maneira de fazer as coisas. E, talvez, aí estejam, do ponto de vista técnico, soluções para problemas, como o da habitação, tratados de maneira diferente, como vêm sendo tratados até hoje, neste País.

Eu finalizaria aqui, e pediria, mais uma vez, a todos os membros da Subcomissão, que não só considerem as propostas que estamos trazendo, como também façam, caso concordem com elas, a divulgação dessas propostas junto aos demais Constituintes.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Acabamos de ouvir a exposição preliminar dos representantes desta categoria de profissionais, que ainda, vão fazer uma leitura de alguns tópicos importantes de seus documentos. Enquanto isso não ocorre, queremos apenas enfatizar a desafio que esta Subcomissão tem, e que é um desafio também de toda a sociedade, de equacionar ou de se propor a equacionar ou traduzir em termos constitucionais, ou corrigir, naquilo que for possível, uma realidade extremamente desequilibrada. Como foi dito aqui, 70% da população brasileira habitam as cidades – que representam, nos seus somatórios de perímetros urbanos, 3,2% do terri-

tório e que, por sua vez, deságuam numa densidade de 252 habitantes por quilômetro quadrado. E, por outro lado, 30% das pessoas estão distribuídas em 96,8% do território, tendo uma densidade de 4,97 habitantes por quilômetro quadrado – mas, na média, porque se levar em conta a Amazônia e o Centro-Oeste, essa média baixa para 1,2 habitantes por quilômetro quadrado. Enquanto a parte urbana está elaborando 92% do PIB, a parte rural está elaborando apenas 8% do PIB. E o desdobramento, a potencialização desse número para os próximos 15 ou 20 anos, um período bem próximo, provavelmente, nos mostrará, se não houver políticas adequadas ou trato adequado deste problema, que talvez 80% da população brasileira estejam nas cidades, porque daqui a uns 15 anos, mais ou menos, talvez também meia dúzia de cidades estejam com mais da metade da população brasileira. De modo que a cidade é mais violenta do que o campo, quantitativamente, é muito mais problemática do que o campo, e, no entanto, não está tendo aquele espaço do debate nacional sobre os seus problemas. No momento em que estamos pensando na elaboração de uma nova Carta, não haverá de se fazer comparação com o que as Cartas do passado tiveram em relação ao trato da questão urbana. Mas, agora, este assunto deverá ocupar um espaço significativo, proporcional à sua importância, ao seu significado, no momento em que os meios de comunicação de massa, sociedade de consumo e outras questões estão na ordem do dia, e são muito graves os problemas daí decorrentes.

Voltaríamos com a palavra aos expositores, para, logo em seguida, entrarmos em debate.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Sr. Presidente, queria ler, de uma forma sucinta, apenas este documento que nós vamos entregar à Comissão, os artigos propostos, para não estender muito no tempo. E quero, também, ler a apresentação e a abertura deste documento.

É lido o seguinte:

Srs. Constituintes.

A população quer e espera para o Brasil uma constituição transformadora da realidade social vigente e que assegure justiça e igualdade social para todos e os direitos plenos a uma vida digna, à liberdade, e à participação na decisão dos rumos da sociedade.

Dando encaminhamento às propostas apresentadas e aprovadas nos encontros nacionais de suas entidades – O Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), a Federação Nacional dos Arquitetos (FNA), a Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura (ABEA) – os arquitetos brasileiros apresentam aqui a síntese de suas reivindicações à Assembléia Constituinte.

As aspirações dos arquitetos, em sua área de atuação, buscam expressar as necessidades da sociedade brasileira, na criação e na gestão de seu espaço habitado, garantindo o seu acesso à terra e ao direito à habitação.

Neste sentido três pontos têm prioridade em nossas preocupações:

– Apontar caminhos e realizar avanços no sentido de uma reforma urbana que objetive uma melhoria de qualidade de vida para a sociedade brasileira.

– Construir um espaço de ação específico e privilegiado para expressão do poder local, resga-

tando a autonomia municipal e as garantias políticas e materiais de sua manutenção.

– Criar mecanismo efetivo de participação popular nas decisões de interesse público com vistas a garantir uma gestão democrática para nossas cidades.

Na expectativa da receptividade de nossas propostas junto aos constituintes permaneceremos atentos, acompanhando de perto a elaboração da nova Constituição.

Neste sentido, as Entidades Nacionais representativas dos arquitetos, debaterão este documento junto a outros segmentos organizados da sociedade e reivindicam audiência pública junto a essa subcomissão, nos termos previstos no regimento dessa Assembléia Constituinte. – **Instituto de Arquitetos do Brasil – Federação Nacional dos Arquitetos – Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura.**

VI – COMISSÃO DA ORDEM ECONÔMICA

Relator: Sen. Severo Gomes

b – Subcomissão da Questão Urbana e Transporte

Presidente: Sen. Dirceu Carneiro

Art Que o uso social das terras urbanas prevaleça sobre o direito de propriedade.

Art. Todos têm direito para si e para a sua família a uma habitação digna, de dimensão adequada, em condições de higiene e conforto e que preserve a intimidade pessoal e a privacidade familiar.

§ Os poderes públicos promoverão as condições necessárias e estabelecerão as normas pertinentes para tomar efetivo este direito de acordo com o interesse social.

Art As desapropriações de terras urbanas, para fins sociais, estipuladas no máximo pelo seu valor cadastral, serão pagas com títulos da dívida pública, resgatáveis no prazo de 20 anos se agregar no seu preço a valorização decorrente dos investimentos públicos na área, sendo obrigatória a explicitação prévia do uso ao qual se destina. Quando se tratar de moradias, as desapropriações serão pagas em dinheiro.

Art. Formação e gestão de estoques de terra urbana pelo poder público para fins habitacionais e ou desenvolvimento urbano, através de política democraticamente definida.

Art. Fica garantido ao município o direito de preferência na aquisição de imóveis urbanos, objeto de alienação onerosa entre partes.

Art. Na definição de políticas urbanas, na elaboração de Planos Urbanísticos e nas proposições de orçamento-programas, correspondentes a um programa de porte significativo feito pela iniciativa privada, deverá participar a população através de suas entidades representativas.

§ 1º É reconhecido a um conjunto de cidadãos, que represente 5% do eleitorado local, a iniciativa legislativa urbana.

§ 2º É assegurado a um conjunto de cidadãos que represente 5% do eleitorado local, suspender, através de veto popular a promulgação de um projeto de lei considerado contrário aos interesses da sociedade. O projeto em tramitação será nesse caso submetido a referendo popular.

Art Qualquer cidadão ou grupo de cidadãos que não sendo proprietário urbano, detiver a posse não contestada por três anos de área

urbana continua, utilizando-a para moradia própria ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, independente de justo título e boa fé.

§ 1º O decreto de usucapião não será reconhecido ao mesmo possuidor por mais de uma vez.

§ 2º A limitação de área física máxima de cada posse será definida pelo município.

Art. Aplicar-se-á imposto territorial progressivo a todo e qualquer lote em gleba urbana para permitir o desenvolvimento urbano de acordo com o interesse social, evitando o seu uso especulativo.

Art. Incidirá sobre qualquer transação imobiliária urbana, além de outros impostos ou taxas, o Imposto Municipal sobre a Valorização Imobiliária.

Art. Fica assegurado o amplo direito de informação relativo a plano de estruturação urbana, processos de parcelamento de solo, edificações, transformação de uso, licenciamento de estabelecimentos comerciais, indústria e de serviços, inclusive pela exposição pública, desde a sua formulação até a sua implantação.

Justificação

A cidade é um bem social e não deve ser apropriada por interesses individuais. A atualização do instrumento jurídico, é urgente para habilitar os prefeitos e demais administradores urbanos para atuar na ordenação da expansão dos núcleos urbanos, no controle e preservação do meio ambiente, na contenção da excessiva concentração urbana, adequação dos investimentos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano e adequação fiscal. Faz-se necessária também, a busca de um maior equilíbrio da rede de cidades, promovendo uma distribuição mais racional das forças produtivas no território nacional com vista à integração das atividades e de distribuição dos equipamentos.

Consideramos de interesse estes instrumentos, que acreditamos avançar no sentido de garantir a função social da terra, tendo como pressuposto o conhecimento e controle efetivo por parte da população na gestão urbana e orientados dentro dos seguintes princípios fundamentais:

– Conceituação e regulamentação da propriedade da terra.

– Sistema Tributário.

– Direito à Habitação.

– Gestão Democrática da Cidade.

– Competências Municipais.

Esses são os artigos propostos de interesse desta Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Uma vez exposto o pensamento deste segmento da sociedade, nós colocamos a palavra à disposição dos Constituintes para as indagações.

O SR. CONSTITUINTE DORETO CAMPANARI: – Sou médico e moro em Marília, Estado de São Paulo, esperava ser designado para desenvolver um trabalho junto à Comissão ou Subcomissão de Saúde, no entanto fui designado para esta Subcomissão, que é importantíssima. Queremos felicitar o Presidente desta Subcomissão, o Constituinte Dirceu Carneiro, que já foi Prefeito da Cidade de Lages, de Santa Catarina e nós tivemos oportunidade de ler o livro "O Poder do Povo", em que fala do seu trabalho e faz referência

ao setor de urbanização e de construção de casas populares.

Mas nós ouvimos, com muita atenção, a explanação dos expositores, que honram e dignificam esta Subcomissão. Aqui comparecendo, com muita ilustração e sabedoria trouxeram as suas preocupações. Falaram a respeito da crise do ensino, e disse, com muita propriedade, o Presidente da Associação Brasileira de Ensino e Arquitetura, reportando-se aos dos de 1967, se me parece, quando ocorreu o acordo Brasil/Estados Unidos – MEC-USAID, em que procuravam sempre medir o prestígio, o progresso de um município, instalando uma Faculdade de Engenharia ou de Medicina.

Também abordaram, com muito conhecimento, o problema do êxodo rural, o problema do crescimento da área urbana. E o Dr. Orlando Cariello falou que há vinte anos – eu diria há trinta anos – nós tínhamos 70% da população na zona rural, enquanto que tínhamos 30% na zona urbana. Hoje já é completamente o oposto. Então, estamos diante de um problema social muito sério. A capital de São Paulo enfrenta hoje, conforme abordaram, o problema de invasão de terras, daqueles que não têm lotes para construir uma casa. Entendo, Srs. Constituintes e Srs. Expositores, que não pode existir uma desgraça maior no mundo para um homem que trabalha, que tem os seus filhos, a sua esposa, não ter condições de construir uma casa, não ter onde morar. Sabemos que hoje temos no Brasil, segundo dados fornecidos pelo IBGE, nove milhões de trabalhadores agrícolas, trabalhadores desqualificados, que são os chamados bóias-frias, que saíram da zona rural e vieram para a cidade, trazendo esses problemas sociais – e nós não vamos aqui entrar em detalhes. Mas a verdade é que o Brasil se orgulha, se ufana de ser a oitava economia do mundo, mas, desgraçadamente, é o quinquagésimo sétimo na distribuição de renda. É uma distribuição de renda muito irregular, um remanejamento irregular das riquezas. Enquanto uns morrem de fome, porque não têm o que comer, outros morrem de congestão.

Diante disso, nós temos que fazer uma justiça social. Tem que existir condições de fornecer as áreas urbanas para que as casas possam ser construídas em benefício desses que não têm casa para morar. Eu não conheço bem Brasília, porque eu estou debutando aqui, mas eu li recentemente que o Governador biônico de Brasília pretende construir 130 mil casas populares, porque, para o ano dois mil, há possibilidade de Brasília ter quatro milhões de habitantes. Isso foi o que eu li em um dos jornais. Vejo que não há condições, o BNH já não existe, a Caixa Econômica Federal também não tem condições, não tem recursos, quer dizer, nós estamos em um impasse muito grande. Se compararmos São Paulo, com o número de pessoas que não têm casa para morar, como Brasília, quando o nosso Governador, que também está iniciando o seu Governo, e já se propõe a construir vinte mil casas, que é uma gota d'água, é uma coisa insignificante diante do problema que nós estamos enfrentando... Lembramos que o Governador que deixou o Governo recentemente, o nosso amigo, o nosso companheiro, Franco Montoro, criou a loteria paulista, justamente visando arrecadar fundos para manter atualmente a Secretaria de Habitação, que já foi

criada no atual Governo, cujo Secretário já foi instalado. Felizmente temos à frente da Secretaria um engenheiro, um colega dos Srs. Expositores, por sinal muito competente, que foi o melhor Secretário de Transportes de São Paulo, construindo perto de cinco mil quilômetros de estradas vicinais – e quando o homem é competente, ele se sai bem em qualquer setor. Se ele se saiu bem no transporte, nas rodovias, ele se sairá bem no setor de habitação. Não temos a menor dúvida da sua competência, do seu trabalho, e entendemos que o Governador do Estado, Orestes Quéricia, um liberal, um democrata, um brasileiro, nacionalista dinâmico, não desses nacionalistas líricos, vai lhe dar condições favoráveis de fazer alguma coisa.

É claro que se faz necessário a junção do Município, do Estado e da União; moro no interior, conheço o problema de todas aquelas cidades interioranas. Fui criado e trabalhei na zona rural, sou conhecido como Deputado bóia-fria na minha região, com o que fico muito satisfeito. Percebe-se que o Governo tem que investir bastante no setor de habitação, tem que conseguir recursos, fazer desapropriação das áreas na periferia e construir casas. Temos experiências, no interior, através do Projeto Mutirão, em que se procuram aqueles terrenos mais baratos, invendáveis, terrenos que ficam além de uma ferrovia, um terreno irregular, acidentado, geralmente uma entidade religiosa toma-se patronesse desse Projeto Mutirão, em que a Prefeitura faz a doação do terreno e, nos sábados, domingos e feriados, a Prefeitura também coloca à disposição desses futuros mutuários, que constroem essas casas modestas, com pouco conforto, eletricitistas, pedreiros – e, é claro, precisa também ter um engenheiro para orientar.

Como Constituinte estou ciente da responsabilidade que tenho, sei do papel político que temos que desempenhar aqui, da responsabilidade que temos, que é muito grande, mas temos que fazer a justiça social aqui levantada. Mas não podemos fazer justiça social num País quando não fazemos justiça política em primeiro lugar, quando se nega ao povo brasileiro, há mais de 23 anos, o direito de eleger o seu Presidente da República que seja legítimo, que represente a vontade do povo e que tenha vínculo como povo, que não seja um Presidente biônico. Então, fazendo a justiça política, elegendo um Presidente legítimo, autêntico, que represente o povo, teremos condições de fazer uma justiça econômica, de arranjar recursos, de arranjar dinheiro para construir essas casas. Fazendo-se a justiça política, em primeiro lugar, que é a mais importante, depois, torna-se muito mais fácil fazer uma justiça econômica, porque não podemos querer fazer justiça econômica antes da justiça política. Estão, alcançando a justiça econômica, e aqui já esteve, hoje, o Senador que é o Presidente da Comissão de Economia, teremos condições de fazer a justiça social.

Nesse sentido é que pretendemos trabalhar nesta Casa, dando a nossa colaboração. Mais uma vez, felicito o presidente desta subcomissão, o Constituinte Dirceu Carneiro, que convidou os Srs. Engenheiros, que aqui compareceram e estão aí para os debates necessários.

Defendemos também a necessidade de termos o ensino, gratuito, obrigatório, de alto nível, em todas as modalidades. O ensino é obrigação do

Estado, obrigação da União. Não podemos aceitar mais esse ensino deteriorado, um ensino ruim em que temos verdadeiras padarias que vendem diplomas, que só visam o lucro e nada mais. Isso aí já é um outro capítulo, com relação a ensino. Não temos direito a voto na Subcomissão da Educação, mas temos direito ao debate e também pretendemos participar.

Agradeço a oportunidade e externo minha satisfação de ter participado rapidamente desse debate com que hoje estamos debutando nesta Casa. Muito obrigado.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Nobre Constituinte, há uma relação muito grande entre a cidade e a saúde. Então, parece-me que não é despropositada a sua presença nesta subcomissão. Basta V. Ex.^a ver: na capital do nosso Estado, os rios foram transformados em esgotos. Quando os rios de São Paulo ou de qualquer outra cidade em que isso aconteça, deveriam ser usados como área de lazer, na realidade, acabam virando esgotos. O que propomos, a nossa luta é muito ligada à questão da saúde da população. Quando se têm populações, milhares e milhares de pessoas morando em beira de córregos, que são esgotos imundos, onde as crianças pisam de pés descalços naquela lama pútrida, a gente percebe que existe realmente uma relação muito grande entre cidade e saúde, a tal ponto que nós, arquitetos, vamos fazer um encontro latino-americano relacionando as duas coisas – a cidade e a saúde, porque é um aspecto da maior importância. Basta ver o número de doenças que, de vez em quando, incomodam as autoridades sanitárias, sem previsão, que acontece nas cidades de repente, como a dengue. São problemas ligados à condição de vida da população; ligados fundamentalmente miséria, mas ligados às condições em que essas pessoas habitam.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a nobre Constituinte Myriam Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Sr. Presidente, inicialmente, eu me congratulo com o Instituto de Arquitetos do Brasil, porque já tive oportunidade de ler esse documento e só tenho a louvar os arquitetos que fizeram um documento tão abrangente, porque aqui eles tratam não só da questão urbana, mas tratam também da divisão dos poderes, da questão da saúde, do direito de greve, dos direitos dos trabalhadores. Eles dão uma dimensão muito grande à profissão do arquiteto. É o arquiteto preocupando-se com o corpo social, com o todo social. É o arquiteto pensando não só no desenvolvimento urbano, mas no desenvolvimento social, na questão da saúde, porque verificamos que a questão da moradia tem muito a ver com a saúde física, com a saúde mental. Sabemos que a questão urbana é interligada – e eu já tive oportunidade de me pronunciar sobre isso na primeira reunião desta subcomissão – há diversos assuntos correlacionados. Não podemos tratar da questão urbana sem correlacioná-la com a questão rural, com a questão da reforma agrária: sabemos que as cidades incham, porque o homem vem banido do campo para as cidades, porque não tem a terra onde possa produzir, onde possa trabalhar, e também com a especulação imobiliária, com

a concentração perversa da renda da cidade nas mãos de poucos, onde o solo urbano é utilizado como fonte de renda. Venho de uma cidade de quatrocentos mil habitantes, uma cidade de pequeno porte, mas que é açotada por problemas de moradia. Participei, enquanto esposa de Governador, de programas habitacionais, empenhei-me muito no Programa Pró-Morar, em que foram construídas num só conjunto mais de quatro mil casas. Acho que solucionei problemas de populações que estavam faveladas debaixo de fios de alta tensão, que em contrapartida me causou certos problemas de consciência, se estaria certo assentar famílias num conjunto de tamanho porte.

A questão que eu gostaria de colocar para o Instituto de Arquitetos do Brasil, para a Federação Nacional dos Arquitetos e da Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura, é como vocês se posicionam frente ao problema de custo habitacional do extinto BNH, como vocês se colocavam frente a ele, qual a posição de vocês em relação à construção de casas populares, como vêem o problema, como vocês acham que deve ser solucionado, como é que devem ser construídos os conjuntos habitacionais; como vocês viam a política do BNH, se ele era muito malhado – me pareceu, por uma colocação – que há uma preocupação de vocês, já agora por não existir um órgão de política habitacional voltado para a população mais carente.

Essa é a minha questão: qual o diagnóstico que vocês já fizeram sobre a política do extinto BNH e que política habitacional para casas populares vocês poderiam propor, como é que vocês entendem deva ser solucionado e colocado esse problema?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o expositor Fábio Goldman.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – O nosso posicionamento com relação ao BNH durante a sua existência é crítico, porque colocava as questões da habitação, tão importantes, num ponto de vista puramente bancário. Isso era dito até com muita clareza. Lembro-me, uma vez, que um ex-Presidente do Banco, não o atual mas já de um tempo atrás, que, em uma palestra, disse exatamente isso: o BNH é um banco que empresta dinheiro e quer esse dinheiro de volta com juros e correção monetária, mostrando claramente que não tinha nenhuma preocupação com o aspecto social da habitação. Então, quando nós colocamos nas nossas propostas a questão do direito à propriedade e o direito de habitação, ligando isso com o custo da terra, isso não pode ser encarado com uma solução definitiva, mas a vinculação do custo de habitação com o custo do terreno, não só o terreno como as questões de infra-estrutura urbana e transporte, saneamento básico etc., isto é, um conjunto de coisas que fazem com que se possa considerar uma casa como habitação, como moradia, não uma coisa isolada. Então isso faz parte de uma política geral, de uma questão geral da política urbana.

Nós verificamos nas grandes metrópoles, que têm enormes vazios urbanos bem localizados, que não se "prestam" à habitação popular na medida que o custo da terra é muito alto. Então essas coisas estão inteiramente ligadas.

A política tem sido feita em busca dessas facilidades de custo, que resultam nesses conjuntos,

muito afastados, que obrigam o trabalhador a andar muitos quilômetros por dia, para ir de casa para o seu trabalho, favorecendo inclusive, na medida desse tipo de "planejamento", a especulação imobiliária. Ao longo do caminho, quando se estende um benefício até um conjunto habitacional desse, você valoriza toda aquela área atingida por esse benefício, uma linha de metrô, por exemplo.

Então, consideramos que a habitação faz parte integrante de uma política de desenvolvimento urbano, não se pode trata-la isoladamente. A resposta iria mais ou menos nesse caminho.

Algumas das sugestões de como resolver estão aí a questão da taxação, desapropriação pelo valor social, o caminho é esse, é tratar da questão habitacional como diretamente ligada à questão urbana.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Acontece que aqui também existem caminhos governamentais sugeridos; inclusive que sejam feitas casas para alugar.

Há necessidade, o BNH foi extinto, vocês sentem a necessidade que seja criado um outro órgão para assumir uma política habitacional mais ampla? Essa, no fundo a questão para nós nos situarmos.

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA: – Completando as palavras do colega Presidente, considero necessária a recapitulação de algumas passagens da história do Instituto de Arquitetos do Brasil.

Em 1963, no Governo João Goulart, os arquitetos participaram intensamente das reformas de base. Como? Através das idéias geradas em um Seminário Nacional de Reforma Urbana, realizado no Hotel Quitandinha no Rio de Janeiro. Esse material foi amplamente discutido, e ele pretendia, isso sim, concretizar aquilo que o nosso ilustre deputado constituinte colocava ao nível da necessidade da justiça social em termos de espaço urbano.

A partir desta nossa contribuição à reforma de base para o Governo João Goulart, o Governo seguinte acredito que tenha interpretado mal a reivindicação dos arquitetos, porque, ao invés de eles criarem um órgão de tratasse da condição humana, tratou dos índices de lucros de um banco que acabou sendo fechado.

Em 1954, no 4º Congresso Brasileiro de Arquitetos, o Congresso do IV Centenário de São Paulo, os arquitetos reivindicaram a criação de um Ministério de Urbanismo, que hoje se consubstancia no Ministério de Desenvolvimento Urbano. Acredito que se nós quisermos desenvolver políticas urbanas, nós temos que zelar por esse Ministério, aperfeiçoá-lo, não para criar novos bancos que venham a mesquinhar a feição, a condição da vida das nossas populações, mas que interprete bem a reivindicação do Instituto de Arquitetos do Brasil, que seja um Ministério que, afinal, venha ao encontro do bem viver da população brasileira nas suas cidades.

Eu queria apenas ressaltar esse aspecto. É importantíssimo que nós, arquitetos e nossos companheiros constituintes também, estejamos alertas para com o que possa acontecer com esse Ministério. É nossa reivindicação, e nós vamos estar de plantão, verificando o que possa acontecer com esse Ministério que queremos aperfeiçoar.

O SR. ORLANDO CARIELLO: – Eu gostaria, antes de começar a consideração a respeito dessa questão, dar um depoimento sobre esse problema do Ministério de Desenvolvimento Urbano, que talvez alguns fatores tenham perturbado um pouco a vida, pelo menos o nosso relacionamento com esse Ministério em alguns momentos.

Inicialmente, o primeiro titular do Ministério não soube, pelo menos conosco, conversar em termos sérios sobre as questões que nós propusemos a ele, não só do ponto de vista das nossas preocupações, como o problema urbano, como do ponto de vista até de relações profissionais dentro do Ministério.

Depois nós tivemos um segundo titular que chegou a promover junto com o Instituto de Arquitetos do Brasil um seminário de estudos sobre o Sistema Financeiro de Habitação, cujas conclusões não foram absolutamente levadas em conta no momento da extinção do BNH por um decreto-lei.

Isso é de uma seriedade, de uma implicação muito grande e nos remete novamente para aquele grande problema da questão da democracia e da participação da população. Enquanto não houver isso, enquanto não houver respeito pelo que vem de baixo, nós não vamos conseguir nada; eu não tenho a menor dúvida a respeito disso.

Com relação especificamente à experiência anterior do BNH e do Sistema Financeiro de Habitação, acho que os colegas aqui já colocaram os principais problemas: não houve um tratamento adequado da questão do uso do solo, não houve um tratamento adequado da questão da tecnologia a ser empregada. Isso só aprofundou os problemas que estavam na origem, evitou que eles fossem equacionados e reproduziu até uma maneira de construir que estava muito vinculada a interesses que não eram os da população; eram outros, ligados ao grande capital da construção civil, da indústria de materiais de construção, dos especuladores imobiliários e dos banqueiros. Então, eu acho que começa por aí.

Quanto à extinção do BNH, ao qual nós fizemos, durante vinte anos as críticas mais severas, a solução não é extinguir um banco que, pelo menos, se voltava em direção à questão da habitação, para transferir isso para um outro banco, que tem outras atribuições, inclusive loteria. Eu acho que não é por aí. E nos remete também a uma outra questão, que vem tendo a reivindicação sistemática dos trabalhadores através dos sindicatos, congressos, seja de CUT, CGT, seja de categorias profissionais, que é participação dos trabalhadores na gestão dos fundos sociais, que eu acho outra questão importantíssima, fundamental que envolve, no caso, o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Que ninguém sabe direito no que está empregado hoje em dia – da mesma maneira como há outros fundos que nós gostaríamos de saber o que é feito deles. No nosso caso eu citei, da nossa vivência, em relação à questão sindical, o problema da Convenção 87: nós gostaríamos de saber, hoje, relacionado com a estrutura sindical do Brasil atual, o que é feito da Contribuição Sindical, daquela parcela do Ministério do Trabalho, dos 20%, que ninguém sabe onde foi. Soube-se, há algum tempo, que tinha ido para Itaipu. Estou citando isso não porque tenha uma relação com a questão urbana, mas mostrar como as coisas fogem ao nosso controle, e acho

que é aí que está a raiz de todo o problema do Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, em primeiro lugar desejo parabenizá-lo por ser aquele que conseguiu trazer à nossa Subcomissão, e até à Comissão, o primeiro grupo para debatermos – o que ora estamos fazendo – que é o grupo dos arquitetos.

Sr. Presidente, ainda não tive oportunidade de ler esse documento, mas temos que verificar o que estão pensando os arquitetos. No Brasil as coisas estão todas por ser feitas, e mesmo aquelas que já estão prontas talvez não devessem nem ter sido feitas.

Nós vemos, por exemplo, o que aconteceu com Brasília; orgulhos do Brasil, Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Mas quem anda por Brasília, mesmo totalmente leigo em termos de arquitetura, encontra monstruosidades, erros feitos nesta cidade que nos deixam estarrecidos. Uma cidade feita para ter 500 mil habitantes, onde não foi feita calçada – aqui não se pensou em termos do homem, do ser humano, aqui se pensou em termos de automóveis. Eu não posso acreditar que arquitetos do gabarito desses dois que fizeram a cidade, e que se jactam de ser socialistas, não tivessem pensado no social. Essa é uma das preocupações que eu tenho.

E segundo lugar, é um pedido que nós tínhamos que fazer aos arquitetos do Brasil para que eles ajudassem, também, país com território do tamanho do nosso, para que as cidades, em vez de serem feitas no sentido vertical o sejam na horizontal. É a forma de aproveitamento melhor a infra-estrutura e dar mais condições à sociedade, dar mais saúde à população. Os grandes conglomerados que o nosso Banco Nacional de Habitação gostava de fazer, poucos deles foram ocupados; muitos estão largados por aí, porque não tinham estrutura nenhuma. Na minha cidade, por exemplo foi construído um conglomerado, vários prédios feitos do BNH, e esqueceram que tinha de ter rede de esgoto. Depois de pronto, onde ia ser o esgoto? Esqueceram que a prefeitura não tinha condições de levar água àquele local – depois de pronto não tinha água. Nós perguntamos; será que os arquitetos não deviam ter previsto isso também? Acho que essa é uma ajuda necessária, que os arquitetos não aceitem essa situação de forma nenhuma, mesmo quando forem solicitados a construir esses monstros pelo País afora não consideramos que construir grandes edifícios seja atendendo os interesses da população – logicamente a construção de grandes edifícios dá prêmios, viagens a Paris, o sujeito vai para a Sorbone, vai fazer cursos porque ele construiu um belo de um edifício – mas será que isso, que atendeu ao seu ego, atendeu os interesses da Nação brasileira? É uma pergunta que eu deixo no ar.

E diria mais, Sr. Presidente: nós como Constituintes, temos uma obrigação muito grande, que é sermos ajudados pelos Srs.; porque nem todos que estão aqui são obrigados a conhecer todos os problemas brasileiros e por isso mesmo nosso Regimento Interno foi votado dessa forma, para que a sociedade viesse aqui nos ajudar. Sejam

sinceros como nós esperamos, digam a verdade, não tenham medo porque nós, hoje, estamos numa democracia, pelo menos assim achamos, que passem, também, a assumir a responsabilidade daquilo que lhes cabe, não fazendo e não deixando, que num País das nossas dimensões, se construam cidades com ruas que não tenham passagem para dois carros.

Eu daria um depoimento aqui que nos deixa um pouco triste: quem conhece São Francisco, da Califórnia, sabe que lá existem algumas pontes, como a Golden Gate. Essa ponte foi construída em 1927 – quando estava começando a nossa Associação de Arquitetos – e inaugurada em 1932: ela tem seis pistas de rolamento para um lado e seis pistas para o outro lado. Nós, aqui no Brasil, construímos um Túnel Rebouças, no Rio de Janeiro, praticamente com duas pistas, num País com as dimensões que nós temos e se preparando para ter uma população de 500 a 600 milhões daqui a 50 anos.

Acho que a responsabilidade dos Senhores é muito grande, e os Senhores têm que nos ajudar a consertar tudo isso.

Era o que tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao expositor Sr. Fábio Goldmann.

O SR. FÁBIO GOLDMANN: – Sr. Constituinte, nós, como arquitetos e como cidadãos, estamos, como foi dito aqui no começo, de há muito tempo propondo medidas, soluções nas questões da habitação nas cidades, usando de toda a nossa sinceridade, de toda a nossa franqueza, do nosso conhecimento para tentar evitar que aconteçam as coisas que acontecem, como V. Ex.^a citou ainda há pouco.

Acontece que não somos nós quem decidimos as leis; nós podemos ajudar, influir, pressionar e colaborar, como estamos fazendo aqui com a maior isenção, com a maior seriedade. Mas não são os arquitetos que fazem as leis, e se uma lei é promulgada, um decreto, por exemplo, que define certas questões de como o desenvolvimento das cidades é feito, nós, normalmente, via de regra, condenamos e procuramos reformar uma situação desse tipo.

Nossa presença, nesta Comissão, é no sentido de ajudá-los para que essa Constituinte faça leis que ajudem ao desenvolvimento urbano mais humano nas cidades brasileiras.

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA: – Eu gostaria de parabenizar o ilustre Constituinte porque, mesmo na sua maneira leiga, percebe os problemas cruciais que nos tem dado muitas dores de cabeça na geração do conhecimento que produz essas cidades, que produz essa arquitetura. São pontos que estão no cerne polêmico da geração do conhecimento dos arquitetos do mundo inteiro: problema da densidade demográfica, horizontal ou vertical; como é que a cidade se relaciona com a paisagem, quais os problemas sociais levantados em função desses aspectos; qual o sentido e a importância na busca da urbanidade. Esse é um debate, pelo menos no Ocidente, muito importante.

Há países que têm uma experiência muito maior do que a nossa, em termos de cidades novas, como a Alemanha, a França e a Inglaterra.

A Inglaterra construiu 50 cidades novas depois da II Guerra Mundial, e colocou no cerne desse debate, tanto a Alemanha quanto à França, esses problemas que V. Ex.^a coloca.

Eu diria que na geração do conhecimento dos arquitetos não estão só as leis como fatores determinantes; é também a nossa consciência de profissional ao admitirmos que não somos infalíveis; nós também erramos.

Quando eu falava aqui do conhecimento necessário para produzir essa atitude frente à vida desses aglomerados urbanos, eu falava das escolas de Arquitetura, eu falava da Universidade brasileira. O ilustre Constituinte que vai estar presente nesta Subcomissão, oxalá possa representar as nossas inquietações, a nossa angústia e o nosso sofrimento como profissão. Sabemos que tudo se relaciona, as outras profissões também sofrem, mas estamos respondendo por aquilo que nos cabe como profissão que também busca a justiça social. Através dos seus erros e através dos seus pequenos acertos, ainda estamos muito longe de conceber a Arquitetura brasileira de que o povo brasileiro precisa. Qual será essa Arquitetura brasileira? Nós não sabemos. Temos que aprender com a sociedade brasileira.

Eu diria que o depoimento que V. Ex.^a faz sobre Brasília é muito importante, porque quando Lúcio Costa concebeu Brasília, não havia nada no Planalto Central. Ele não tinha para quem perguntar, a equipe dele não tinha para quem perguntar. A experiência teria de ser feita por analogia com outras cidades brasileiras. Teria sido muito bom se ele tivesse se inspirado em São Francisco. Ele se inspirou nas experiências inglesa, alemã e francesa. Mas ele é humano e é falível. Há uma série de méritos na experiência de Brasília, como laboratório urbano neste País. V. Ex.^a coloca, também, se devemos desenhar outras cidades no vazio brasileiro? Provavelmente, não serão Brasília, mas terão a experiência de Brasília. Não repetir os erros.

É importante o depoimento do colega Orlando Cariello, no sentido de criar os instrumentos institucionais para que se consulte a população. Nunca houve, nesses 25 anos de Brasília, uma consulta ao que a população de Brasília pensa de Brasília ou quais as suas reclamações, porque não há fórum. Há algumas amostragens de favor para legitimar, às vezes, coisas que não devam ser feitas.

Quero, encerrando, parabenizar o depoimento do ilustre Constituinte.

O SR. ORLANDO CARIELLO: – Acredito, como o Miguel Alves Pereira, que é importante ouvirmos, seja na favela, seja no Congresso Nacional, os depoimentos que dizem respeito ao nosso objeto de trabalho, que é a cidade. É importante, vital. Acredito que uma coisa que tem caracterizado a nossa profissão, as posições assumidas pelos arquitetos, através de suas entidades – IAB, Federação, sindicatos, ABEA – tem sido a de reivindicar o nosso espaço profissional sem abrir mão da posição política de abrir, também, o espaço para participação da sociedade.

Não estamos, em momento nenhum, defendendo uma certa atribuição exclusiva, nossa, de trabalhar as questões da cidade. A todo momento, em todas as intervenções que V. Ex.^a ouviu aqui, estava colocada a questão da necessidade dos

canais institucionais, de consulta à população, de se carrear as suas aspirações, as suas opiniões, as suas considerações, de maneira que haja uma participação efetiva na determinação do espaço habitado – como esse espaço se configura, de que maneira ele é construído.

Acreditamos que o caminho que propomos é o caminho certo e que nos exime um pouco de certos pecados que, evidentemente, são cometidos por aí. Afora isso, trabalhamos dentro de determinado contexto. Não é o arquiteto que vai determinar se as coisas vão se dar horizontal ou verticalmente. Isso nem sempre depende de nós, mas de certo contexto econômico, social, a formação econômico-social que trabalhamos, suas regras institucionais, infelizmente, os grandes interesses econômicos é que têm determinado como as coisas se dão. Aí vem aquela questão dos "espigões", a preocupação que V. Ex.^a mostrou no início.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Quero louvar a decisão dessas entidades, que tanto têm a ver com a edificação das cidades brasileiras, em aqui virem dar o aporte do seu conhecimento, da sua experiência.

Quero louvar nos pronunciamentos a preocupação com o social, que de resto é a tradição dessas entidades; a preocupação com a iniquidade em termos de má distribuição do consumo do que se produz no País, que se traduz talvez de forma mais visível exatamente no quadro de sub habitação que vive o País. Quero louvar a afirmativa de que a solução do problema está numa decisão política, para que se possa verdadeiramente caminhar, a fim de sanarmos essas dificuldades que a Nação, e de resto todos os países subdesenvolvidos atravessam.

Quero louvar a afirmativa de que o problema da moradia não é a casa isolada, mas é um contexto todo que envolve não só de infra-estrutura urbana direta, mas transporte, educação, escola, creches, etc.

Tudo isso nos remete a uma conclusão de que, no fundo, nós vivemos um problema de carência para resolver nossas dificuldades habitacionais. Tivéssemos nós recursos – obviamente isso foi reclamado – o Governo poderia, como foi dito por alguns companheiros nossos, desapropriar terras, dar de presente ou vendê-las pela forma mais acessível.

Sabemos, por exemplo, que o problema do solo nu, da terra nua, talvez não represente 5% ou 7% de todos os recursos envolvidos para resolver um problema de habitar. Portanto, a terra nua, em si, que quase sempre tem sido apontada como a grande causa desse quadro de iniquidade social, eu diria que hoje quase não existe, porque as invasões são tantas que, a rigor, o quadro de iniquidade se dá é porque se invade uma terra onde não existe infra-estrutura, onde não existe saneamento básico, onde não existe segurança do mutuário quando invade.

Lamentavelmente, não dá para aprofundarmos o debate, além de poucos Constituintes aqui; o Regimento prevê tempo limitado, tanto para as indagações quanto para as respostas. Eu apenas queria me colocar para este grupo de pessoas, que sem dúvida alguma se constitui num grupo

humano com a maior preocupação social que, de resto, deve ser hoje uma unanimidade nacional. Não creio que haja um cidadão brasileiro, que não esteja próximo de ter que ir para um nosocômio, que não se preocupe com o social; não há nada mais dantesco do que isso, para qualquer cidadão. Os caminhos para chegarmos a isso, é a frase que V. Ex.^{as} disseram, é que a decisão política é que deve ser cavalgada nas últimas conseqüências. As cifras envolvidas não são inatingíveis, se realmente o Estado priorizar a solução da habitação, da saúde e da educação.

Deixo as seguintes questões, sem aprofundá-las mais:

Por que tanto destaque para resolver um problema de 5% de recursos na propriedade privada – que nem exclui ressarcimento, porque a proposta de V. Ex.^{as} remete a uma indenização, apenas manda que se pague em 20 anos com títulos da dívida pública, quando, a rigor, a sociedade pode tirar de todos que melhor ganham e pagar à vista àquele pequeno segmento que eventualmente possua terrenos, chegando às mesmas conseqüências para aqueles que estão sub habitando, até porque, repito, nessa cifra, trata-se das cifras menores envolvidas em toda a problemática.

Segundo, o que acha o Instituto de Arquitetos da solução gradual, dentro de um País carente de tudo, que preveja no primeiro momento, por exemplo, a urbanização das áreas invadidas, uma urbanização naturalmente despojada, mas com saneamento básico completo, naquelas zonas onde haja condição de habitabilidade, obviamente, com a titulação da terra uma desapropriação da terra invadida, dentro da titulação da terra mediante uma venda perfeitamente atingível para o baixo valor que representa isso, até que os próprios moradores, os próprios invasores possam ir tendo a segurança do seu espaço para morar e o saneamento básico, que é substantivo.

Terceiro, como também solução gradualista, o problema de conferir lotes urbanizados com a parede hidráulica, no primeiro momento, com terrenos não muito grandes, alguma coisa em torno de 125, 130m², que é mais ou menos o que está previsto na legislação federal, e que nem todos os municípios seguem, como uma solução inicial até que a Nação possa ter recursos para dar uma casa a todos.

E, finalmente, sobre as duas proposições – o imposto progressivo e o direito de preferência – se é no caráter genérico, como foi dito, ou se o direito de preferência fica restrito às zonas da cidade que, por legislação municipal sejam votadas, e o imposto progressivo também ou se atingem a toda a cidade simultaneamente. Eu acho que o caminho do imposto é um bom percurso porque, exatamente, dá ao município os recursos de que ele precisa para resolver.

E, por último, mas não de menor importância, que instrumentos V. Ex.^a imagina que devam ser acionados para melhorarmos a concentração do consumo dos bens produzidos pela Nação, se é o instrumento da intervenção do Estado, o Estado se apossando dos bens dos meios de produção como, de uma certa forma, está proposto aqui, a casa de aluguel? Com o devido respeito, considero isso um equívoco porque a prestação da casa própria, se cobrada a juro oficial "zero", não dá nem 0,3% do investimento e compatibiliza

perfeitamente para a pessoa comprar uma casa e se sentir dona daquilo com valores mais baixos do que quaisquer aluguéis que sejam propostos. Meu pensamento é dentro desta linha: eu sei que há limitação de tempo tanto para as perguntas quanto para as respostas, que inibe um esclarecimento melhor.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Parece-me que a questão fundamental é a questão de recursos, mesmo. Em 22 ou 23 anos de existência, o Banco financiou a construção de pouco mais de 4 milhões de habitações. Levando-se em consideração o crescimento demográfico até a ano 2000 – são números a grosso modo, precisaríamos de uma consideração científica maior – construíram-se 6 milhões, em 13 anos, em uma situação que me parece de grande crise econômica, realmente me salta à vista que a questão é realmente de recursos. Onde buscar esses recursos: se com uma taxa progressiva dos terrenos, se aumentando aqueles impostos de terrenos, se desapropriação de terrenos para bem social? Eu acho que há uma série de mecanismos que podem resolver esse problema. Eu não vejo – é um pouco de pessimismo de minha parte – possibilidade de solução dentro da atual estrutura política, econômica e social que vivemos no País hoje. Acho que é impossível remediar alguma coisa, e tanto não é possível que, até agora, nós estamos vendo aí a marginalização de grande parcela da população brasileira. Isto é um pouco de pessimismo de minha parte, repito. Com relação a alguns aspectos de ordem técnica, de como resolver problema como o lote urbanizado, parede hidráulica, isso é uma questão que nós discutimos muito entre nós, arquitetos: o lote urbanizado, o problema do marco. Fizemos um chiste, uma espécie de brincadeira com um colega nosso, dizendo que quando o Banco começou a dar a sua vida para a habitação ele financiava a construção de apartamentos, senão me engano, de 60m² e foi baixando, foi piorando essa qualidade e reduzindo o número de m² por habitantes, abaixo do que estabelecem as normas da saúde e foi diminuindo até que chegou a uma parede com alguns canos e uma torneira. Acho que nós estamos nivelando, por baixo, a questão. É uma opinião minha, particular. Eu não vejo isso como uma solução que possa ser adotada longo prazo; vejo a solução na maneira que possibilite um saneamento básico, na medida em que se tem água e esgoto, que é um mínimo. Mas isso gera problemas de outro tipo: como é que o morador que ganha uma parede hidráulica vai terminar sua habitação? Com que mecanismos? Qual é o projeto, com que acompanhamento técnico, a que custo, onde ele compra esse material de construção? Esses conjuntos feitos de autoconstrução, se não for tomado muito cuidado, esses trabalhadores vão acabar sendo obrigados a comprar seus materiais em lojas de material de construção que cobram mais caro, e caindo na mão de agiotas com juros altíssimos – então acaba em uma solução que, aparentemente, é econômica e para o comprador pode tornar-se uma coisa insuperável e ele nunca mais terminar a sua casa. Então, isso tudo, tem que haver toda uma tecnologia possível de construir rapidamente e a custo baixo, mesmo que seja pelo próprio morador; enfim, há uma série de dúvidas como, por exemplo, a questão do trabalho do trabalhador que tem o

seu fim de semana e que deveria ser usado para o lazer, para o seu descanso, para a sua família, para o seu estudo, para o seu esporte, é obrigado a usar esse seu tempo de lazer para executar um trabalho que não é de sua obrigação. Aqui, então, isso tudo é questionável. É possível remunerar o trabalhador, de alguma forma, por esse trabalho? Desconheço qualquer alternativa, qualquer medida nesse sentido, remunerar o trabalho por algum processo da lei. É uma questão que ainda não está definida e que questiono muito. É uma opinião pessoal minha.

Eu estive, recentemente, em um mutirão de construção numa capital brasileira em que havia um concurso para ver quem fazia a casa mais rápido. Então esse mutirão começou não sei a que horas, deve ter sido muito cedo, lá pelas 7 horas; eu cheguei lá, eram umas 10 horas, e já havia uma casa pronta. Agora, sem nenhum exagero, se naquela região ventar muito, na primeira ventania aquilo cai. Mas estava lá, em pé, uma casa de alvenaria, em bloco de concreto, o piso não é tratado, terra batida, sem ligação de água, sem ligação de esgoto, sem ligação de luz, com as ruas de terra, sem pavimentação, e aquilo tudo com uma grande festa como se tivesse sendo realizada lá uma grande obra social. Eu acho isso também uma questão política.

Essa questão de taxa, eu confesso que, realmente, não é o meu forte – se pode ser 5%, se pode ser tratado de outra forma, não é bem o meu forte. Talvez o meu colega pudesse responder.

O SR. ORLANDO CAMILLO: – Na questão da cifra, eu queria só levantar um aspecto disso aí, que é uma preocupação pessoal minha, uma coisa que me tem preocupado nesses últimos dias.

O Governo decretou uma meia moratória, a tal da moratória técnica, e com essa moratória não vai pagar os juros do serviço da dívida aos bancos privados internacionais; continua pagando àquelas instituições oficiais. Isso aí representa, mais ou menos, 6 a 7 bilhões de dólares, por ano, que em um prazo de 2 anos, sustentada essa política, representariam cerca de 12 bilhões de dólares que, por sua vez representariam 250 bilhões de cruzados. A minha preocupação, agora, é saber onde é que vai ser gasto esse dinheiro, já que ele não vai para os bancos internacionais, não vai para o exterior. Onde é que vai ser gasto isso porque, de alguma maneira, estava sendo produzido esse dinheiro aqui dentro. Onde é que vai ser gasto? Eu acho que a nossa pergunta tem que ir por aí, a nossa preocupação, a nossa indagação, por que é muito dinheiro e dá para fazer muita coisa. Não digo só fazer casas; eu estava calculando aqui, grosseiramente, a 500 mil cruzados em casa, daria 500 mil habitações. Mas não é isto. Há a questão de saneamento, de urbanização, muita coisa pode ser feita com isto; agora, depende de quem vai determinar onde se gastar isto. Se nós vamos ter como cidadão uma participação nisso aí, isto vai para um determinado caminho. Se continuar sendo tratada, esta questão, a portas fechadas, com meia dúzia de banqueiros, especuladores imobiliários, homens do grande capital, exclusivamente, isso vai para outro caminho. Acho que a grande questão está aí. Há recursos neste País para se fazer muita coisa, já não digo resolver mas deve haver recursos, inclusive naturais; mas, só para pegar o exem-

plo da dívida, quanta coisa não se poderia fazer com os recursos que vão ser remetidos para o exterior.

Então, acho que pegando já a última questão que foi colocada, como favorecer o consumo? Favorecer o consumo tem dois aspectos: um é o das políticas específicas em relação, por exemplo, à habitação, à questão do espaço habitado, e outra é pegar a raiz da coisa, que é o problema de emprego, salário, para resolver, de uma maneira definitiva, a questão.

Então, não se pode trabalhar uma coisa independente da outra. Não vai adiantar. Fala-se, hoje, que o déficit habitacional em Brasília, em que déficit habitacional é um critério difícil de se trabalhar, envolve uma série de diferenças aí, mas, enfim, há de 120 a 150 mil famílias sem habitação em Brasília, é o que se fala hoje. Vai adiantar construir, simplesmente, 120 a 150 mil unidades habitacionais? Não vai. Porque vai acontecer o êxodo rural, vai acontecer a migração para Brasília, e uma série de outros fatores. Quer dizer, uma solução que depende de uma reforma agrária, depende de uma reforma urbana, e depende de uma reforma na sociedade brasileira, talvez uma revolução na sociedade brasileira – uma mudança radical das relações que existem hoje no País e que impedem que o trabalhador tenha estabilidade no emprego, que tenha salário justo e que possa, ele mesmo, resolver as questões que ele enfrenta, sem paternalismo e sem mecanismos forçados que, via de regra, estão favorecendo não ao trabalhador, mas ao dono do capital, ao especulador imobiliário, aos agentes financeiros, enfim, a toda esta sorte de beneficiário aí das políticas que têm sido instituídas.

Era o que eu tinha a lhes dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Mesa tem sido generosa com as intervenções.

De modo que se o Professor quiser fazer uso da palavra pode fazê-lo.

O SR. MIGUEL ALVES PEREIRA: – Como estou trabalhando aqui, nesta Mesa, na área do conhecimento, eu teria uma preocupação de mostrar aos colegas Constituintes de como nós, por analogia, geramos conhecimento e raciocinamos em função desse problema. Eu levaria aos extremos. Nós estamos presenciando o que relatou o colega Presidente: uma redução do espaço para a condição humana desde o lote mínimo, à casa mínima, à mínima **minimorum**, e aparelhos hidráulicos. Daqui a pouco é o mínimo atmosférico.

É um problema político, evidentemente, num país de largas e gigantescas contradições, que utiliza as mais sofisticadas conquistas da ciência, através de uma tecnologia importada. O depoimento seu vai neste sentido quando fala do automóvel, crise do petróleo, produção do automóvel, gerando grande parte da feição de nossa cidade. Mas eu queria fazer outra analogia, aí com a área médica, na área biológica, e veja bem que no sentido de, daqui a pouco, estarmos presenciando a deturpação desta minimização da condição humana, partindo, talvez, para a minimização do tipo humano produzido em laboratório. É bastante conhecida a ficção científica daquele autor inglês Aldous Huxley – **Admirável Mundo Novo** – em que o homem, o ser humano, é produzido em laboratório, com cérebro programado para produzir determinadas coisas. Mas, alto, bai-

xo, com compleição, ou não, e, vejam bem, os perigos da falta de controle, em função da condição biológica do homem, que hoje nós já estamos enfrentando, com a miniaturização do tipo brasileiro, do cidadão brasileiro, principalmente das regiões do Nordeste e das periferias, pelo atrofiamento do corpo humano. Daí a pouco isso se sofisticará, através de tecnologias avançadas e se programa em função de se resolver o problema da habitação a partir de pequenas cápsulas em que o homem, bastante pequeno, porém muito eficiente, resolve o problema do Brasil. E veja bem que eu coloco isto em termos de extremos, para se poder pensar comprometendo, sim, a área médica, a área biológica, no sentido de se tomar cuidado, em relação à legislação necessária para o respeito à condição humana, à permanência biológica de tipo humano. Nós teríamos aí de imitar os gregos e não o **Admirável Mundo Novo**, na perfeição do corpo humano, isto sim, mas não a miniaturização do corpo humano. Os japoneses estão aí miniaturizando. É preciso se tomar cuidado.

O SR. CONSTITUINTE DORETO CAMPANARI: – A observação do Professor é muito importante. S. S^a falou no Japão. Nós temos que fazer uma comparação com o Japão – comparando o Brasil com o Japão.

Aqui foi dito, por um dos expositores, que a Alemanha fez a guerra e construiu tantas cidades. Mas, o Japão, apesar de ser destruído pela guerra, pelos terremotos, pelos vulcões, ter terrenos totalmente irregulares, e ter a população que tem o Brasil, e é do tamanho do Estado do Piauí, eles operam milagres – eles colhem dois terços dos alimentos que eles necessitam, e estou fazendo esta introdução para falar em comum.

O Dr. Miguel Alves Pereira falou a respeito de recursos. Então nos lembramos de que país nenhum do mundo pode alcançar a sua independência sem recursos, ter a sua independência econômica, tomando dinheiro emprestado a juros, pagando correção monetária. Desgraçadamente, recentemente, quando o Presidente Sarney esteve nos Estados Unidos, disseram: se emprestarmos bastante dinheiro dos Estados Unidos poderemos importar mais coisas dos Estados Unidos.

A solução não é ficar tomando dinheiro emprestado, porque o Japão nunca emprestou nada, sempre lutou com as dificuldades, e conseguiu a sua independência e, por isto, é a primeira potência do mundo.

Agora, o Brasil é campeão de empréstimos, quer dizer, 10 milhões para a Transamazônica, 4 milhões para a Ferrovia do Aço, Ponte Rio-Niterói, bilhões para os metrô de São Paulo e do Rio de Janeiro – a mão-de-obra brasileira é a mais barata do mundo, no entanto custaram 10, 12 vezes mais do que o cálculo previsto. Evidentemente alguém ficou rico, alguém pôs o dinheiro no bolso, ou então botaram na Suíça e em outros países. Esta é a verdade.

E é por isto que nós estamos com esta dívida externa aí acima de 100 bilhões de dólares. Recursos nós temos. Na semana passada **A Folha de S. Paulo** noticiou que fizeram um contrabando de ouro de 56 toneladas, no ano de 1986, para o Uruguai. Um país que não produz ouro, hoje ele é exportador de ouro. Então, perdemos mais

de 1 bilhão e 200 milhões de dólares – não sei calcular bem – uma centésima parte da dívida externa.

Se pudéssemos aproveitar o minério não o entregando para as multinacionais, para as empresas mineradoras particulares, teríamos recursos, condições de pagar – pagar a dívida externa, a dívida interna, e pagar a dívida social que temos com o povo. Temos, aí dentro da mineração, recursos.

Mas estamos falando de urbanização, povo, êxodo rural. É o êxodo rural maléfico. Ninguém saiu das suas terras espontaneamente, ninguém deixou as suas querências, os seus pagos porque quis; saiu porque foi forçado. Primeiro veio o irmão mais velho, depois a irmã mais velha, conheceram o conforto, viram a luz elétrica, o rádio, a televisão, a máquina de lavar roupa, acaba vindo o pai e a mãe e ninguém mais vai voltar, e logo vamos ter 5% da população brasileira na zona rural, 95% na zona urbana. Então, encaro que a nossa situação é muito difícil de solucionar.

O Brasil tem condições de produzir mais alimentos. Precisamos produzir alimentos; exportando, vamos, evidentemente, conseguir divisas para ajudar a pagar nossas dívidas, sendo assim teremos que produzir bastante. Vai aqui uma crítica ao Ministro da Fazenda, o Ministro Dílson Funaro; ele tem os seus assessores, consagrados professores das Universidades lá de São Paulo, UNICAP, e eu citaria apenas dois: o Luiz Belluzzo e o João Manoel Cardoso de Melo. Quer dizer, temos a Cacex, que é o órgão que controla importação e exportação, que deveria ser fiscalizada pelo Banco do Brasil, mas como o Presidente do Banco do Brasil é um homem incompetente – na greve de seus colegas ele nem participou – então, ele simplesmente obedece, de cabeça baixa ele obedece. Esses assessores do ministro estão mandando na Cacex; estão importando cerveja, tampinhas de cerveja, algas marinhas do Chile, merluza da Argentina, Salmão da Europa, que só é vendido nas boates de São Paulo, porque custa mais de 1 mil cruzados o quilo. Quando o Governo tinha que fazer uma economia de guerra, faz uma economia de boate. Esta é a situação.

Hoje um Deputado Federal dizia que o Brasil está produzindo no momento mais de 60 milhões de toneladas de grãos. Veja a produção do Brasil. Nós não temos onde armazenar, e o Brasil através da Carteira de Comércio Exterior não sabe nem vender. Produzimos no momento 22 milhões de toneladas de milho, mas a Cacex está importando 4 milhões de toneladas dos Estados Unidos da América do Norte, subsidiando o milho importado, ajudando o agricultor rico norte-americano. Vou aqui lembrar o que dizia um caboclo na minha terra: "Ajudar o rico é o mesmo que botar toucinho no rabo de porco gordo".

A Cacex não funciona, é um órgão desacreditado, é um órgão inoperante, existe abuso, não tem critério, não tem fiscalização, e por aí nós poderíamos continuar dizendo. Temos meios, mais o que está faltando é realmente uma democracia neste País. No dia em que se eleger um presidente por eleições diretas, isto aqui melhora, porque a democracia que estamos vivendo é relativa, desordeira, bagunçada, confusa. Pois bem, teremos um Presidente eleito, que vai suscitar novas esperanças para o povo.

Eu acho que teremos daqui a uns dois anos condições de ter um pouco de dinheiro, porque

tudo gira agora dentro do setor econômico. Como arranjar dinheiro para construir essas casas?

Os expositores, que são consagrados arquitetos, falaram em arranha-céus, falaram em Brasília, e vejo com tristeza na minha região municípios com 30, 50 mil habitantes, onde proliferam os arranha-céus numa ordem aritmética e desgraçadamente proliferam na ordem geométrica as favelas. Em São Paulo temos hoje 1.500 favelas; temos perto de 3 milhões de paulistas que vivem em condições infra-humanas, subumanas, sem conforto, com problemas de esgoto, saneamento básico – isso nem existe na periferia de São Paulo, é um abandono total. Podemos perder todas as esperanças, mas não se pode perder a última. Então, com a Assembléia Nacional Constituinte, desenvolvendo aqui o nosso trabalho e tendo eleições diretas para Presidente da República, acho que a coisa poderá melhorar, caso contrário, não vejo solução, no momento, de se resolver esse problema de urbanização, porque é pura utopia querer navegar contra a correnteza, porque não temos dinheiro. Não temos dinheiro em caixa, disse bem o Dr. Mário, não temos dinheiro para pagar a dívida externa; houve a moratória, não temos dinheiro em caixa. Recentemente, o próprio Presidente José Sarney estava preocupado porque mais de 800 milhões de dólares em uma semana foram desviados para fora. Não há condições de fiscalizar.

A indústria automobilística que traz lucro para a Nação diminuiu nesses últimos 3 meses mais de 10% da sua produção. A Volkswagen tinha o maior projeto agropecuário no Estado de Mato Grosso. Vendeu para a firma Matsubara no norte do Paraná, e é evidente que esse dinheiro eles vão levar para fora. Então, nós estamos perdendo dinheiro, a Cacex age de uma maneira irresponsável, enfim, este País está sendo mal governado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – É apenas para relatar o que se passou no grupo de reformulação do Sistema Financeiro de Habitação que teve, em estudos de arquitetos, presentes na pessoa do Serran, que é uma figura épica, em termos de estudos de arquiteto, que todos conhecem, não sei se ele chegou a ser Presidente. Essa idéia da solução gradual que consta do documento com muito destaque, partiu precisamente do Serran e no entendimento de que na impossibilidade de a curto prazo se dar o indispensável, o essencial, se dê pelo menos uma parcela inicial. E era esta a opinião que eu queria ouvir de vocês. Porque quando se faz essa indagação temos que separar muito bem o desejo da possibilidade. Fazermos o discurso, a descrição da iniquidade e da miséria e ficarmos na repetição, sem marcharmos concretamente para soluções efetivas, me parece que realmente é uma coisa que tem acontecido neste País há muito tempo. Achamos que cumprimos a nossa obrigação na medida em que denunciamos para a sociedade o que está acontecendo. E é por isso que o papel importante que se poderá cumprir são proposições concretas para marcharmos. Se cada família brasileira pudesse ter a sua casa de 100 metros quadrados, ótimo, ninguém é contra; ao contrário, seria impensável que uma sociedade desejasse uma parede para resolver o problema

do irmão, a menos, repito, que seja uma pessoa com uma deformação mental total.

Agora, entre esse anseio de que as coisas aconteçam e não marcharmos na direção do possível... Eu lhes digo mais, depois que o Serran colocou com muita ênfase, fez questão cerrada desse ponto, ele dizia o seguinte: cada peculiaridade no Brasil, cada região, tem a sua vocação, não importa nem que a pessoa coloque uma casa de palhoça, dessas que há em Santa Fé, como se usa no Rio Grande do Sul – desde que ele tenha saneamento básico no terreno dele, ele vai tendo condições de melhorar. Essa foi a tese defendida pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, no grupo de trabalho, que está inscrito hoje como uma das grandes propostas que lá foram mencionadas. Não era a nossa tese, a nossa tese era a de que se fizesse a casa completa, porque eu me incorporava muito às suas observações, de que fica muito difícil para uma pessoa que adquiriu o terreno e a parede, depois ter que comprar o material, contratar o projetista, ter que fazer a casa, a mão-de-obra, o mutirão... Eu me incorporo inteiramente à sua tese. Um operário que trabalha a semana inteira, e chega domingo ainda tem que fazer uma casa, sem ter conhecimento de arquitetura, sem ter conhecimento de engenharia, acho essa proposta de mutirão muito utópica por esta razão.

Todos nós queremos a mesma coisa; dar a melhor casa possível a cada um. Acho que esta bandeira não se pode tomar como uma bandeira do Instituto. A bandeira do Instituto tem que ser – e isso é o nosso anseio – as medidas concretas para atingirmos esses objetivos. Depois que o Serran fez essa proposta comecei a fazer indagações, inclusive em vilas invadidas, e o BNH fez um programa de Perfilumb, que eram os terrenos urbanizados, sobretudo, nos centros de menor densidade populacional. Comecei a visitar esses centros e vejo hoje que estão quase todos habitados, com casas razoáveis, bastante dignas, dentro das condições de seus moradores.

Eram essas as reflexões. Sugeriria que conversassem com o Serran, ainda em tempo hábil, para vermos se isso é uma proposta que convém. Talvez facilitasse, em menor tempo, se tirar essa iniquidade das invasões, de favelas, sem saneamento, sem nada, onde morrem por não ter saúde, por não ter água, uma quantidade enorme de brasileiros; fazer uma transição mais rápida para as pessoas terem isso até que possamos chegar àquilo que é o anseio de todos vocês, que é de todos nós, de todo brasileiro: podemos dar aquela condição mínima.

Gostaria muito de ter um retorno oficial do Instituto de Arquitetos do Brasil.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – O Serran foi da direção geral da IAB, há poucos anos, acho que a opinião do Serran é respeitável, nessa linha de raciocínio, que é melhor uma casa de alvenaria pequena do que um barraco. Evidentemente quando alguém recebe uma parede hidráulica como habitação, vamos dizer assim, ele está oferecendo uma parcela de sacrifício, porque está habitando mal. O que eu penso, e acho que a maioria pensa, é que essa parcela de sacrifício deve ser dividida.

Foi feito um depoimento pelo Constituinte Doreto Campanari, sobre algumas das coisas que acontecem neste País. Acho que é possível exigir do trabalhador sacrifício, que se exige cada vez

mais e está sendo cumprido esse sacrifício. Mas não é só dele. Deve ser exigido sacrifício também do projeto de salvação deste País, dos banqueiros, um maior controle das empresas multinacionais, o cerceamento dos especuladores, dos atravessadores, enfim, de todos aqueles que estão aí explorando esse que está sendo sacrificado. Então, realmente é melhor se ter alguma coisa mínima em termos de saneamento do que morar numa favela, passando esgoto embaixo da sua cama.

Esse sacrifício deve ser democratizado; mais pessoas em função de um projeto de recuperação nacional. Isso até agora não vimos. É uma questão que não é técnica, mais uma vez questão política.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concederemos a palavra ao arquiteto Telmo Borba Magadan, lembrando que é também Presidente da EBTU.

O SR. TELMO BORBA MAGADAN: – Estou aqui na condição de Conselheiro do IAB, na condição de Presidente da EBTU e membro do Executivo, e me sinto muito à vontade por ter vindo a essa reunião pelo clima espontâneo que o Presidente Dirceu Carneiro está conduzindo. Naturalmente caracterizo bem a minha intervenção aqui como conselheiro, e com muito orgulho, conselheiro vitalício do Instituto de Arquitetos do Brasil.

As colocações do Constituinte Luis Roberto Ponte parece que merecem uma reflexão. Nosso ponto de vista, eu diria, dos arquitetos brasileiros, dos urbanistas, dos professores ligados à área de arquitetura e urbanismo, eu diria dos leigos ligados a essa área que vivem a cidade brasileira, a população brasileira, parece que a questão deve ser ponto de reflexão dos Constituintes. Gostaria de trazer essa modesta contribuição à discussão, neste momento, exatamente a reflexão sobre o processo de urbanização brasileira ao longo dos últimos 30 anos. Acho que a partir dessa reflexão, poderemos evitar o deslocamento, que senti que a discussão num certo momento se encaminhava para esse lado, de colocar sem se eximir da crítica dos profissionais que cometem erros, mas imputar ao profissional o problema estrutural, que é consequência de uma história, de um processo econômico que privilegia minorias e setores.

Seria bom dizer que os jornalistas são os responsáveis pela censura na Imprensa; os advogados são responsáveis pelos erros judiciais; os médicos são responsáveis pelos erros e pela falta de uma política de saúde pública; a mesma coisa seria dizer que os arquitetos seriam os responsáveis pelos erros que podem ocorrer nas cidades brasileiras, sem eximir a culpa profissional, como Miguel Alves Pereira muito bem colocou – isso faz parte de uma autocrítica que deve ser feita de qualquer processo cultural e científico, inteligente.

Mas creio que não se deve deslocar a questão. A questão fundamental que se vive no Brasil hoje é a prioridade das políticas públicas e mecanismos institucionais e constitucionais, que se discute nesse momento, garantidores de um futuro a digno a gerações que estão por vir.

A questão mais dura, mais dramática do País nesse momento é a questão urbana. Se me permitem, Srs. Constituintes, a questão urbana envolve todo o processo de drama que vive a sociedade brasileira; inclusive, a questão rural e a do campo, elas não são dissociáveis.

Ao longo desses anos tivemos um processo de urbanização, sem política urbana, com uma política econômica que proporcionou a ocupação das cidades brasileiras de forma indesejável; proporcionou a ocupação das cidades, do solo urbano como uma forma privilegiada de lucros para setores minoritários.

Vejam bem, quando se criticou o BNH, como o colega Fábio Goldman coloca muito bem, ao longo dos anos, e o Constituinte Luis Roberto Ponte, conhecido nosso do Rio Grande do Sul, também coloca, nesse momento, exatamente a falta de sensibilidade das políticas econômicas que terminaram no BNH, exatamente um órgão essencialmente financeiro, é porque o Banco tinha um caráter social.

A política financeira, a visão financeira da questão urbana e habitacional é a responsável por um processo estratificado dos investimentos urbanos na cidade e, conseqüentemente, por processo de urbanização estratificado que isso gera, em termos mais simples: se pegarmos três vetores básicos da ocupação do solo – transporte, educação e saneamento – se referirmos a questão espacial, que é da gestão espacial, temos exemplos que não precisam ser de especialistas. De um lado, habitação: construídas ao longo desses anos, habitações vazias – Luis Roberto Ponte é testemunha disso, como pessoa especializada na área, e sei que se preocupa muito; por outro lado, saneamento: conjuntos habitacionais, casas sem infra-estrutura, sem transportes e com saneamento. Havia um privilegiamento por parte do Banco, de construções de lotes com saneamento; porque o objeto era o mercado, não era a questão social. E tivemos transporte – posso falar como Presidente de uma estatal há dois anos, fazendo esforço nesse sentido – ao longo desses últimos 20 (vinte) anos, com construções de grandes sistemas, sem habitação, sem saneamento.

E um aspecto me parece mais grave: sem a visão da gestão espacial, da gestão urbana, da gestão cidade, como um todo, um conceito integrado, de forma estratificante. Temos Salvador, por exemplo, temos o Conjunto Cajazeiras, a uma distância de 30 km do centro – Salvador está numa península – construída sem infra-estrutura urbana. Hoje a EBTU está fazendo continuidade dessas linhas; e ali se gerou o vazio urbano, se gerou especulação urbana. Eu cito Porto Alegre, que é uma cidade que conhecemos, onde os vazios urbanos permitem a construção de uma nova cidade. E assim isso se repete por todo o País. Brasília, com o seu projeto de cidade nova, com todas as expectativas de esperanças da população brasileira, dos próprios arquitetos, repete o fenômeno idêntico nas demais áreas metropolitanas, com suas peculiaridades, num processo de marginalização de polarização, sem infra-estrutura e de miserabilidade em volta da cidade.

Então, o que quero colocar num destaque aos Srs. Constituintes, é que foi um processo de investimentos públicos grande. Se levantássemos os índices que influenciam na dívida interna e na dívida externa do País, acredito que teríamos um índice altíssimo de componentes de investimentos urbanos, e em muitos casos de forma estratificada, sem política urbana, sem o privilégio da pessoa social, de forma pouco inteligente. Ao contrário do que ocorreu nos países do Ocidente, do mundo capitalista, onde após a Segunda Guer-

ra Mundial planejaram, estruturaram inteligentemente no sentido de organizar a sua cidade. Isso não ocorreu no Brasil.

Então o Brasil, hoje, como o México e a Índia, talvez seja o País mais urbanizado do mundo, mais estratificado e com maior miséria, e com uma perspectiva extremamente dramática. Daí destaque, se me permitem, no sentido de trazer nossa contribuição, no sentido dramático dessa questão urbana a alta responsabilidade que assume essa Comissão, muito bem presidida pelo Constituinte Dirceu Carneiro e colega, de tentar encaminhar algumas soluções. Uma questão que se sente é como teremos mecanismos institucionais e constitucionais que garantam políticas públicas, nos próximos 15, 20, 30 anos, política dos investimentos públicos, priorizando a questão social e coletiva. Mas esse é um mecanismo básico, é uma questão básica. Se não tivermos mecanismos de controle, da sociedade, do Parlamento, Congresso democrático, que controlem os investimentos, o processo de endividamento estratificado que ocorre no País, como citou o Parlamentar, continuará ocorrendo.

A responsabilidade com essa Constituinte – e a nossa impressão é de contribuição nesse aspecto – é exatamente a de termos mecanismos institucionais e constitucionais que possam garantir para as próximas gerações que as políticas públicas, que os investimentos públicos do Estado, tenham a prioridade social coletiva. Essa a questão. Eu diria que inclusive existem recursos. Há carência, mas existem recursos; o que não existe é prioridade. Citaria a Caixa Econômica Federal; hoje tem 113 bilhões de cruzados, 7 bilhões de dólares para investimentos, grande parte na área urbana. Essa é uma questão que temos que refletir.

Parece-me que numa Constituição, e entendemos que há limites na Constituição, deve se tentar buscar os próximos anos exatamente a garantia nos investimentos urbanos. Que a produção social, que a receita produzida pela população, que vai ao Estado, os impostos, toda essa gama de tributos, tenham uma garantia de investimentos sociais, prioritários na área social e coletiva. Como citou muito bem Miguel Alves Pereira, uma política urbana, salvo engano. Agora tem que haver mecanismos institucionais e constitucionais que garantem essa política urbana, que não houve ao longo desses anos, e a Constituição tem essa responsabilidade.

Naturalmente que o tema é amplo e poderíamos neste debate ficar uma semana debatendo, trazendo outros colegas – como Luis Roberto Ponte citou, o Serran, especialista em diversas áreas – e podemos contribuir nesses detalhes, assim como autoridades em outras profissões.

Mas queria, nessa rápida intervenção, destacar esse aspecto da garantia que a Constituição poderá dar das políticas públicas e investimentos urbanos, nos próximos anos, e coleta que o Parlamento tem que ter para o controle democrático dessas questões.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua aberta a discussão.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Gostaria que minha intervenção ficasse restrita a quatro ou cinco questões, que formularia aos expositores. Mas não posso deixar de fazer uma

referência à intervenção de Telmo Borba Magadan, que achei excelente.

Há alguns dias participei de uma reunião convocada na minha área profissional de economia, no Conselho Federal de Economia, para discutir como tema "O Estado e a Sociedade". Nessa discussão estavam outros companheiros, como Plínio Arruda Sampaio, César Maia, e foi convidado José Serra que não pôde ir. Ao invés de se tratar do tema de uma forma mais genérica, abordei mais especificamente a questão urbana.

E compartilho desse mesmo sentimento, de que a questão urbana deu uma força muito grande e paradoxalmente, em termos relativos, é muito menos falada, discutida, mesmo a nível da Constituinte e de outras organizações. Eu, o colega Luis Roberto Ponte e outros companheiros fazemos parte do chamado "Grupo de Orientação Católica", e mesmo a nível de CNBB, por exemplo, que tem estudos e trabalhos realizados nessa linha, sempre que a discussão é coletiva e envolve a Constituinte, ainda sai muito mais para outras questões do que especificamente para a questão urbana, que tem um sentido muito mais amplo.

Concordo com a questão das políticas públicas. Esse é realmente um ponto fundamental que se tem que imaginar como tratar a nível da Constituição, não só na área urbana mas em relação a tudo o mais.

As questões que tinha levantado para solicitar informações dos nossos expositores é muito menos no sentido de polemizar, mas mais no de enriquecer o conhecimento. Eu as formulo na seguinte ordem:

Primeiro lugar, conversava há pouco com alguns companheiros da Bahia, aqui presentes, sobre uma preocupação muito grande que estamos tendo, porque sentimos essa questão urbana aflorando em alguns momentos. Normalmente, acontece com uma frequência muito grande, nos momentos de transição de Governo há sempre uma expectativa de quem está saindo não está "dando muita bola", e quem está chegando está preocupado em ser agradável e que dificilmente adota uma posição mais drástica.

O certo é que há uma correlação – estou falando como leigo, na seara de vocês – há sempre uma frequência maior de invasões de terras públicas nos centros urbanos, nos momentos de mudança de Governo.

Essa questão agora aflorou com muita força em todo o Brasil e está na Ordem do Dia e, na realidade, o ponto que se coloca é que vejo algumas hipóteses de mecanismo, de atuação na cidade em relação a isso aí.

O que me preocupa é que justamente na medida em que esses mecanismos sejam acionados, vamos aprofundar a questão urbana versus rural, ou seja, vamos aumentar mais ainda o processo migratório para as cidades.

Lembro perfeitamente que no início do Governo Brizola, no Rio de Janeiro, quando ele era uma expectativa no sentido popular, em que ele chamou a si o desafio. Meu colega da Constituinte, meu amigo da infância lá em Salvador, Carlos Alberto Caó, que era o Secretário da Habitação – questionava que aquilo seria difícil de se realizar e, evidentemente, não foi realizado, justamente por esse conflito do urbano e rural, quer dizer, na hora que se tenta solucionar um, termina refor-

çando mais essa tendência. Esse o primeiro ponto.

O segundo ponto das coisas que foram ditas, e me preocupa porque lembro perfeitamente que na experiência da Prefeitura de Salvador tentei defender essa tese e muitos companheiros internos da equipe de trabalho da Prefeitura, que nos estimularam, foi o problema do estoque de terra pública, que volta dentro dessa carência tão elevada. Na realidade era quase que impossível, quase que impraticável essa política de estoque na medida em que o próprio Governo se veria forçado a abrir mão dele por uma necessidade urgente. Critica-se essa política dentro do setor privado, mas seria inadmissível que o Governo tivesse a terra e proibisse que ela fosse ocupada, com essa carência de habitação existente. Como essa política de estoque poderá ser realizada dessa forma?

A outra questão que vi pouco comentada aqui está explícita nos assuntos que foram discutidos: um pouco mais da presença de um determinado momento em que passamos a falar muito no problema social, e eu concordo com essa prioridade, mas a questão do emprego, a questão da renda subjacente aos problemas vinculados à cidade, está pouco debatido, está pouco falado. Num determinado momento a sensação que dá, quando ouvimos as intervenções, é muito de que temos que fazer isso, ou aquilo, mas, ao mesmo tempo, não se responde à questão de como as pessoas poderão ter a renda e como elas poderão se situar em relação a tudo isso para manter um mínimo, em relação a essas necessidades; o envolvimento e a participação em termos de cada um de nós, dizer que quem é culpado é beltrano, fulano ou sicrano, mas como é que nós participamos nessa geração?

As duas últimas questões são muito próximas da questão política pública. Todas essas coisas colocadas por mim estão nessa linha de preocupação, mas o item que viria imediatamente é o problema do processo de participação comunitária. Como nós podemos realmente realizar esse processo – não falaria só a nível nacional – mesmo ao nível municipal? Devo, de antemão, afirmar que na nossa experiência conseguimos, mesmo numa condição adversa em termos políticos, e sem uma representatividade necessária – porque era prefeito biônico, prefeito nomeado, e com a Câmara numa proporção de 26 a 7 – nós conseguimos aprovar para Salvador, durante a nossa administração, três importantes instrumentos de trabalho: a lei de uso do solo urbano, que Salvador não tinha; a segunda, uma lei de participação, um Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, e a terceira, uma lei de participação comunitária que, infelizmente, não está sendo cumprida como esses próprios mecanismos instalados como deficiências. Criamos e ficou na prateleira, criamos e ficou um documento que a sociedade não consegue ver aplicado; talvez pelo fato de que a lei tenha sido cedida, tenha sido realizada numa cúpula e não tenha descido às bases, o certo é que existem os instrumentos e eles não são utilizados. Estou colocando isso porque é muito fácil falar em determinadas coisas quando não damos o próprio exemplo; eu fico muito à vontade inclusive de participar dessa Comissão e estar discutindo com V. Ex.^a, porque, na medida do possível, dentro das minhas limita-

ções procurei dar minha contribuição ao processo.

Finalmente, a questão da estrutura de planejamento. Esse é um ponto que tenho conversado com alguns amigos – estavam aqui ainda há pouco alguns técnicos do Ministério do Desenvolvimento Urbano com quem tenho conversado ultimamente, e conversamos antes quando foram vinculados ao BHN – essa questão da estrutura do planejamento. Esse foi um dos pontos abordados com os economistas, meus colegas, do Conselho Federal de Economia; porque, num país em que mesmo nesse instante praticamente se destrói o Ministério do Planejamento, através da sua Secretaria de Planejamento, quanto às suas funções básicas, a estrutura do planejamento na filosofia de que se não vamos fazer o ideal vamos fazer o possível, se há área onde a questão do planejamento tem que estar muito mais forte, com participação comunitária numa posição mais clara dessa estrutura de planejamento e vice-versa, é justamente a do município das cidades. Quais são as prioridades? Como colocar

permanentemente? Essa coisa falada sobre o uso do solo prioritariamente para habitação, para o saneamento, para o transporte, ela não pode ser uma questão administrativa de dois anos, ou de quatro anos, ou de uma cidade como Salvador que em vinte anos teve uma média de duração de mandato de prefeitos de dois anos, diante das peculiaridades locais.

Essa questão da estrutura do planejamento – estou colocando isso não apenas como o problema da tese a ser defendida – parece-me claro que há uma tendência muito forte, não só internamente nesta Subcomissão – não tenho autorização para falar por ela, mas é um sentimento pessoal – mas também dentro da Constituinte, de se priorizar a sociedade para o uso social.

Há uma consciência também, se não expressa com tanta clareza, com relação à necessidade de políticas públicas. No entanto, em alguns outros pontos – inclusive essa questão do planejamento, particularmente, do processo de participação comunitária – nós não temos conseguido dar a isso uma formulação prática a nível do próprio projeto constitucional que nós temos desenvolvido no trabalho.

Eu faria minha as palavras de Luís Roberto Fonte; num certo sentido, de que ao lado do acompanhamento e da cobrança, que nós nos debruçássemos, conjuntamente com as entidades aqui participantes, aqui representadas, na formulação pertinente a artigos constitucionais que favoreçam esses objetivos, que me parecem consensuais em relação a todos nós que aqui estamos neste instante.

Os pontos são esses, e eu gostaria de ouvir alguns comentários dos demais profissionais aqui presentes.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Em relação à questão do aspecto urbano rural, parece-me que ela, de uma forma, está sendo nivelada quando se questiona o uso do solo, o solo urbano e o solo rural, ou seja: entender a reforma agrária e a reforma urbana como o direito de uso da terra, é imaginar que isso possa ser estabelecido num planejamento que não seja só um planejamento urbano mas que envolva também o rural. Se for colocado nessa linha, é possível haver esse equilíbrio, que me parece ser a preocupação do Constituinte.

Com relação ao estoque de terras, não creio que estoque de terras, organizado pelo Governo tenha um sentido de especulação. Parece que é, pelo contrário, mais uma maneira de regular o preço e sobre ele ter controle. Na medida em que você tem estoque, pode usá-lo a qualquer momento que baixa a questão de especulação.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Desculpe interromper, o sentido que eu quis usar não foi de especulação, foi no sentido de impotência de se conseguir manter o estoque de terra diante da carência de habitação hoje; você ter força para sustar e não dar o uso a terra – porque a tendência normal dos governos democráticos seria usá-la imediatamente.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Mas essa questão, colocada no momento anterior, esse problema de estoque de terra pode ser reformulado. A questão colocada era exatamente essa de ser um entrave, ou pelo menos uma dificuldade ao uso dos terrenos de forma especulativa. Na medida em que o Governo tem condições de ter um estoque, podendo dispor dele a qualquer momento, isso, pela tendência do mercado impediria a especulação. Parece que o sentido é esse.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu quis me referir à questão da renda, a inter-relação com o processo habitacional: algo com o planejamento mas também com a renda. É o problema de emprego e renda dentro do planejamento urbano.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Acho essa uma questão de difícil resolução para nós, como técnicos. É um ideal, mas a forma proposta para resolver isso não tem muito sentido partindo de uma entidade como a nossa. Essa é uma questão social, de economia... Discutimos muito essas coisas, mas essa é uma questão mas de macroeconomia, de um planejamento econômico maior. Nós estamos aqui mais para resolver as questões que nos dizem respeito. Esse mecanismo é um problema que me parece deva ser tratado em outro foro. Claro que isso nos preocupa.

Com relação ao governo popular, como pode ser verificado, existem algumas experiências feitas aqui. Numa experiência mais recente que eu conheço, em Vila Velha, no Espírito Santo, o orçamento municipal era discutido com a comunidade. É uma questão de dar prioridade às questões sociais. Que se pergunta aos mais necessitados como eles encaram essa questão, como é que se faz o planejamento de um governo, partindo das necessidades sentidas pela população.

Há dois problemas juntos em que é preciso tomar de certo cuidado: um é o paternalismo, de simplesmente atender a essas reivindicações, sem levar em conta outros aspectos de ordem técnica, que essa população pode eventualmente conhecer. O outro é o clientelismo, que a nível político pode também ocorrer, a defender simplesmente essa questão. Acho que deve haver um mecanismo institucional muito bem estabelecido, muito bem formulado para que esses problemas não aconteçam. Agora, ouvir a população, e sempre importante, é sempre necessário. O mecanismo nós precisamos estabelecer.

O SR. ORLANDO CARTELLO: – Acho que as questões levantadas chegam a beirar o aspecto essencialmente técnico e tomam-se, por isso mesmo, difíceis de serem respondidas em uma

audiência como esta, que exigiriam respostas técnicas, também.

Acredito que do ponto de vista da primeira questão, que diz respeito à relação entre o tratamento da questão urbana e da questão rural – é aquilo que já foi dito aqui – não vamos conseguir resolver o problema urbano sem que se resolva, também, a questão da estrutura agrária, principalmente, a questão do campo – ainda que entendemos que a cidade tem os seus mecanismos específicos que precisam ser trabalhados, serem mudados, serem alterados no sentido de se permitir a utilização social do solo, no sentido de se permitir que a população tenha acesso ao uso do solo como um passo para se resolver parte dos seus problemas.

A questão do estoque das terras públicas, é um dos instrumentos, pode ser um dos instrumentos. Embora vivamos aqui em Brasília uma situação em que existe esse estoque – e a questão não é tratada – a questão da habitação, a questão da organização do espaço não é tratada da maneira como nós achamos que deveria ser, ou seja, democraticamente.

O volume de problemas que se cria dentro desta Cidade, as suas características de ter um cinturão de pobreza em volta do núcleo mais rico, que é o Plano Piloto, eles mostram que a simples existência desse estoque e o fato de o Governo do Distrito Federal deter concretamente perto de 60% das terras dentro do DF, não resolvem o problema em si. No nosso caso nem tem servido para aplicar os preços de imóveis, aluguéis e essas coisas todas, porque está exatamente servindo como um instrumento de especulação, também, pela retenção que se faz dessas terras.

De qualquer maneira, acho que isso não invalida o princípio da necessidade de haver um certo estoque em poder do Estado para a utilização inibidora da especulação.

O que me parece, ainda usando o exemplo do Distrito Federal e passando para a questão colocada mais adiante, é que aqui não há nenhuma gestão democrática desse espaço. O que existe são instrumentos autoritários de Governo, uma maneira autoritária de governar, gerada pela própria inexistência de representação política, pela inexistência de autonomia do Distrito Federal e que têm, não digo criado problemas, mas têm impedido que as soluções sejam discutidas de uma maneira mais ampla, ouvindo os diversos setores envolvidos nisso aí. Por exemplo, a questão de invasão, que eu não gosto de usar essa expressão, são situações geradas pela necessidade e não exatamente por uma disposição de invadir. Acho que há outros invasores piores no Brasil como o FMI, o capital internacional – esses, sim, temos que ter cuidado com eles. Mas essa questão da invasão tem sido tratada, via de regra, como uma questão de polícia. E isso, sabemos que, além de não ser moralmente correto, também não vai levar a solução nenhuma, em momento algum.

Estão continuo acreditando que a raiz do problema é política. Esses mecanismos de participação podem ser criados das mais diversas maneiras, até informalmente. Mas tem que haver um nível mínimo de institucionalização disso aí, em termos de se definir o que o Congresso Nacional deve deliberar, qual é a atribuição do Congresso Nacional, qual é a atribuição das Assembléias Le-

gislativas, qual é a atribuição das Câmaras Municipais, em termos da gestão do espaço urbano. Hoje em dia, há uma total arbitrariedade em relação ao isso e o exemplo do Distrito Federal é talvez o mais gritante, porque aqui não temos.

Há um Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Meio Ambiente, que é um organismo nomeado basicamente pelo Governador, com funcionários de sua confiança e que dão uma aparente legalidade às decisões ali tomadas. Há duas representações eleitas, que são, também em função de uma abertura deste último período, que são a do Sindicato dos Jornalistas – que tem um representante – e do Instituto de Arquitetos do Brasil, Departamento de Brasília – que tem outro representante. Ambos representantes foram eleitos nas respectivas categorias profissionais. E, não por coincidência da participação dentro desse Conselho de Arquitetura, são os que têm levantado declarações de votos nos momentos em que nossos representantes julgam necessário. Então, acho que há necessidade de se criarem outros instrumentos também, por exemplo, na definição dos orçamentos. Não basta dizer que o Congresso Nacional, que as Assembléias Legislativas, que as Câmaras Municipais vão definir os orçamentos, mas de que maneira vão-se canalizar as aspirações populares na definição desses orçamentos, as suas propostas, as suas sugestões, que critérios também serão fixados na definição disso. A questão do orçamento e do controle dos gastos públicos é que vai determinar se está havendo, realmente, alguma participação ou não da comunidade nessa questão, na gestão do espaço e da sociedade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao arquiteto Telmo Borba Magadan.

Gostaríamos de lembrar, antes, que se aproxima o final da nossa reunião; dentro de uns 15 minutos devemos encerrar.

O SR. TELMO BORBA MAGADAN: – Quería, rapidamente, colocar uma questão que me parece muito importante, levantada pelo Constituinte ex-Prefeito de Salvador, que é a questão da renda. Sem dúvida, as coisas não são dissociadas. Não podemos pensar em habitação, na questão especial, no processo de urbanização, dissociado e processo econômico. Acho que isso é um ponto fundamental na discussão.

O assunto é muito amplo, é preciso ser visto em cada ponto com especialistas na área e ser aprofundado em cada detalhe. Mas, para não deixar passar essa questão da renda e a relação que tem com as políticas públicas e a questão da política urbana, que envolve a política habitacional e as outras setoriais, parece-nos que é importante que se pense, também, na forma de conciliar em um País capitalista, como o Brasil, a economia de mercado, onde as empresas buscam lucro, com a questão da marginalização da pobreza e da miséria. Essa é uma questão que se sobressai a todas elas. Então, isso merece a maior reflexão. Do ponto de vista estrutural ou ao longo do processo histórico, a questão da renda é resultado de um processo de acumulação que privilegia setores minoritários, todos sabemos disso, um processo econômico desumano que privilegiou e enriqueceu minorias, privilegiou setores e não

considerou, de forma civilizada dos moldes capitalistas, a sociedade como um todo.

Então, essa é a análise do diagnóstico – se é que a gente pode fazer um diagnóstico rápido. Sabemos que o desafio do momento atual, do Governo atual, dos Parlamentares e da sociedade brasileira é exatamente tentar equacionar essas dificuldades geradas pela História dos últimos 30 anos, quando o País industrializou-se, evoluiu em alguns setores até grandes, de forma econômica, e se desequilibrou. Então, ele tem populações em sua maioria, marginais, em todas as cidades.

Só para complementar, podemos refletir, do ponto de vista do possível, que Luís Roberto Ponte levanta, e parece-me que temos de pensar dentro do possível. Também é fundamental, é uma condição fundamental, refletirmos nos investimentos urbanos, nos investimentos públicos, que são grandes. Do ponto de vista de orçamentos estadual, federal e municipal, predominam os investimentos urbanos. Em que medida nós teríamos condições de identificar o que é economia de mercado, o que é lucro – e as empresas necessitam de lucro – e o que é social, o que é emergencial, onde está uma população que é a maioria, a grande maioria, que não tem acesso à casa Própria? Não adianta o BNH ou qualquer órgão construir casa, colocar à venda e a população não ter renda para comprar. Agora, há uma circunstância social que gera toda essa marginalidade que tem que ser encarada pelo Governo, tem que ser encarada pelo Estado e pela sociedade.

Então, levanto que é importante que se tenha mecanismo de classificação dessa situação e que se atue de forma emergencial. Fala-se muito na atuação emergencial e nós temos dificuldades de enfrentamento, exatamente porque não estamos analisando o que é possível, no marco até da atual conjuntura – isso é uma autocrítica e uma crítica – em que medida o Governo tem que destinar verbas subsidiadas, a fundo perdido, como um retorno àquela população que está marginalizada, e que possa gerar um processo realmente social organizado em áreas que estão necessitadas e em que medida terão outras taxas de financiamento que gerarão lucros e poderão incentivar a economia de mercado, na construção, etc. Mas que esses aspectos, no terreno da realidade e do possível, têm que ser encarados de frente por todas as correntes, para não ficarmos, também, fora da realidade que estamos vivendo no País. Isso é importante.

Na verdade, a questão da renda vai ser resolvida quando tivermos um processo econômico, uma política econômica que consiga fazer frente e esses desequilíbrios. E esse é o desejo de todos nós.

O SR. CONSTITUINTE EMANUEL CASTRO: – Apesar do problema do tempo, eu só queria fazer duas considerações complementares. Vejam bem, quando levantei essa questão, ela aparentemente foi considerada pelo Orlando Cariello, se não me engano, num aspecto assim mais técnico; não é tanto. Estou tentando abrir a visão para outras formas. Por exemplo, fugindo um pouco da área urbana, vamos voltar à área agrária. Falasse muito da reforma agrária no Brasil, prioritariamente – e eu acho isso importante pelo lado da propriedade. Mas acho que, no curto prazo, há uma série de instrumentos que podem ser

acionados, se nós assim desejarmos e tivermos convicção política, como, por exemplo, o problema do crédito, o uso do crédito, das garantias, etc. Há todo um campo de medidas que podem ter um efeito muito grande no curto prazo.

A segunda questão tem a ver com um problema que está na ordem do dia de todos nós, que é o problema do Imposto de Renda. Está muito falado, muito gritado, quando chega essa época, mas o cálculo do Imposto de Renda, ele favorece principalmente a propriedade rural neste País de tal maneira, que é outro ponto a ponderar.

A outra é até uma sugestão para o nosso companheiro o Constituinte "bóia-fria", que, na realidade, é uma outra também pelo lado trabalhista: eventualmente, nós poderíamos encontrar alguma forma de exigir que o "bóia-fria", de repente não seja "bóia-fria", que ele seja empregado permanente de determinadas organizações que lhe dêem esse caráter de permanência – mesmo porque o grosso dos "bóias-frias" são utilizados por determinados segmentos que têm poder de renda; se não a totalidade, a grande parte dos segmentos que utilizam o "bóia-fria". E aí estaríamos influenciando em questões concretas de renda e ajudando a permanência do homem no campo.

Outra questão, também – não sei até que ponto isso pode ser discutido ou como pode ser discutido internamente a nível, por exemplo, de consultem como o que V. Ex.^{as} – é como dar tratamento diferenciado aos investimentos públicos, mesmo no setor urbano, por diferentes tamanhos de cidades. Por que é claro que o investimento de infra-estrutura numa cidade do porte de Salvador é muito mais caro do que numa cidade que tem uma dimensão quatro vezes menor, que já é uma grande dimensão. Se nós tomarmos uma população de 2 milhões para uma outra de 500 mil e se formos examinar uma de 100 ou de 200 mil, os custos de infra-estrutura são extremamente diferenciados, ao longo desse tempo.

Então, certas linhas de incentivos também poderiam ser adotadas paralelamente, em relação a situações concretas como essa. O certo é que teremos em algum instante definir, como foi levantado e reafirmado e precisamos instrumentar a participação comunitária, por exemplo, em duas questões concretas: a questão do orçamento e o controle dos gastos públicos, que não são apenas do Legislativo, mas também da participação comunitária.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Não querendo expandir muito, acho que o Constituinte Manoel Castro, nesse final, e Telmo Borba Magadan, numa certa fase da sua exposição, abordaram os pontos essenciais. O problema do planejamento, na medida em que as propostas de centralização o remetem aos municípios – e está na proposta exatamente do IAB, que o problema do uso do solo urbano seja remetido aos municípios – a grande preocupação é isso, como são evadidos os recursos, que alguns dizem que existem. O Sr. Telmo Borba Magadan mencionou a Caixa. Aí eu discordo, porque, a rigor, a Caixa tem menos 25 bilhões, literalmente, a Caixa, além de não ter nada, tem menos 25 bi-

Ihões, porque os recursos que a Caixa tem hoje depositados são recursos que pertencem à caderneta de poupança, que não são governamentais e ela não pode fazer obras sociais com isso.

Aliás, esse foi o grande equívoco do BNH, que os detentores da Caderneta de Poupança, mais de 80% são exatamente as camadas situadas na classe média alta, e o BNH pretendeu resolver o problema habitacional da classe de mais baixa renda, com uma equação redistributiva de renda extremamente bem pensada, mas faltou uma complementação, que é o recurso fiscal a fundo perdido, para subsidiar parcialmente as camadas da população de baixa renda.

Ele fez uma redistribuição, pela via do juro, fazendo com que as camadas mais altas pagassem juros mais altos – e podem comprar habitação e é um direito, até porque os recursos são deles, não são do Governo. Esse é um equívoco, os recursos não são do Governo, nunca foram. O Governo, praticamente, nunca colocou dinheiro para resolver o problema da habitação. O Governo, e aí é que está o ponto essencial e substantivo, deve ter o controle do Orçamento ao invés de ele manter a sinécure, muitas vezes, que hoje é uma denúncia nacional, e as pessoas se quedam às custas da receita fiscal improdutiva, inútil para a comunidade, que sofre e não é nem culpada; culpada é a sucessão de governantes que incham as administrações públicas. Está no meu Estado, agora, o Governador Pedro Simon – com um discurso populista comprometido com os avanços sociais – com greve em todos os setores, porque arrecada 1.600 e tem que pagar 2.500 com as últimas legislações de aumento que houve. Se pegarmos os recursos que são pulverizados e utilizados por esta via e assegurar que isto vá complementar os investimentos sociais – esta é a grande reflexão, que instrumento constitucional nós temos condição de colocar – para que os recursos arrecadados da comunidade, que não se dispõem mais a pagar imposto para ver inutilizado mas certamente se disporá a fazê-lo se vir que o fluxo desses recursos vai atender o social e ajudar uma redistribuição da renda, pela via do imposto, para que esses recursos sejam aplicados exatamente na habitação, isso é um dos poucos subsídios que se pode fazer, com competência no sentido de que um burguês não vai-se aproveitar. A pessoa não vai morar numa casa pobre porque tem subsídio; ao passo que no trigo come todo mundo. Na casa não, aquele é específico. Então, há essa complementação, a segurança de que você está tirando pelo imposto – e é por aí que tem que ser – o imposto daqueles que mais consomem, não do lucro, porque o lucro é a única forma, num regime de economia de mercado, de se suprirem as necessidades indispensáveis para a comunidade, porque desde que o lucro seja reinvestido é ele que vai gerar riqueza; ele não pertence àquele que a tem, a menos que ele consuma para ele.

Então, quadro de iniquidade, de transferência de renda e da exploração do trabalho se dá não é pelo lucro, é pelo consumo individual. Na medida em que um ser está gastando consigo, seja qual for a fonte, mais do que ele está contribuindo para a produção, aí ele passou a ser um agente desapropriador e espoliador da força de trabalho. Esteja ele onde estiver, na medida em que ele tenha o que tiver pela sua criatividade e reinvesta

é por aí realmente que nós vamos viabilizar o desenvolvimento equilibrado.

Para fazer essa melhoria de distribuição do consumo, que é a grande iniquidade brasileira, o caminho é exatamente esse. A habitação é um bem que consome, durante 20 anos, 25% de uma renda familiar. Em toda parte do mundo, uma habitação digna é mais ou menos essa relação. Num quadro de grande concentração de consumo, que uns chamam de renda e que eu quero separar isso com bastante nitidez, nada mais lógico que isso caiba ao Governo – desde que não vá jogar recursos no lixo, pelas vias em que joga, tirando de quem pretende consumir mais, para exatamente viabilizar uma moradia digna e até economicamente para o País, que é outro aspecto que não foi aqui abordado. Se somarmos a economia que sai para a Nação, em termos de redução de despesa com doença e de melhoria de capacidade de produção daqueles que passam a morar em condições dignas, certamente a curto prazo teremos esse investimento retomado em todo o País.

Então, a minha preocupação é, muito menos do que o solo, que custa 5%, porque vai ter os recursos do BNH que foram levados para a classe média e que num quadro de economia de mercado, não vai morar no mesmo tipo de habitação em que as camadas que lamentavelmente estão desprotegidas irão morar. Então, tem que haver um instrumento de financiamento e esse instrumento de financiamento é a lei de mercado. O que está faltando é o Governo priorizar os seus investimentos sociais, colocar a prioridade na Constituição, para evitar que esses recursos não sejam desviados e fazer com que haja plano de desenvolvimento urbano, como disse que fez o Constituinte Manoel Castro em Salvador, de tal sorte que o município tenha recursos suficientes para fazer esse investimento realmente no social. Esta é a grande reflexão, em termos de postura constitucional. Claro está que na legislação ordinária um grande número de coisas a mais pode ser feito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao nobre Constituinte Nilton Friedrich.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Sr. Presidente, Srs. Expositores. Gostaria de externar minha satisfação de reencontrar o Fábio Goldman e todos os presentes. Como sou Suplente da Subcomissão, fiquei por último, por uma questão até hierárquica. (Não apoiado!) Mas sempre me faço uma pergunta, quando se trata dessas questões fundamentais: A quem serve o modelo de desenvolvimento neste País, se o modelo de desenvolvimento é dependente, é concentrador de renda, de riqueza, se é concentrador, também, portanto, da propriedade, se é concentrador do próprio poder como um todo? Se não conseguirmos chegar a essa questão maior, ficaremos no acessório. E se não estabelecer, portanto, um modelo de desenvolvimento que seja auto-centrado, um modelo de desenvolvimento que não seja com essa dependência, enfim, um modelo de desenvolvimento social com distribuição de renda e riqueza, acho que o País, que é 8ª potência capitalista do mundo ocidental e tem os indicadores sociais equiparáveis ao Gabão e à Nigéria, não adianta nós ficarmos tergeversan-

do. Ou se atinge a causa, ou ficaremos administrando os efeitos. E aí vamos criando novas Calcutás, esses dinossauros urbanos; aí vamos congestionando e encarecendo as cidades, num Estado omissivo que deixa a especulação imobiliária conduzir a construção na cidade, administrar aonde a cidade vai crescer sem nenhuma preocupação ambiental, urbana e social. Preocupa-me muito, quando se fala em iniciativa privada neste País. Abro um parêntese rápido, porque a época de maior intervenção, com a maior criação de estatais foi a época de Delfim Netto, a serviço de quem essas estatais estão ou estavam e ainda estão.

Fecho o parêntese para continuar dizendo, um Estado omissivo que faz, como fez em Curitiba, uma cidade industrial, gastando bilhões e bilhões de cruzados, de dólares até, à época; e, no entanto, sem nenhuma proposta habitacional, e o morador, o trabalhador passa três a quatro horas para chegar ao local de trabalho, sacrificando uma hora e meia de lazer do seu tempo de vida diária. E aí o Modelo de Desenvolvimento cria o BNH e desde 1965 até julho de 1985, apenas 18% dos seus investimentos foram para a baixíssima renda e nenhum trabalhador esteve representado na administração do FGTS. Agora, acordou a Nova República e pretende colocar um trabalhador no Conselho Monetário Nacional.

Portanto, um modelo de desenvolvimento, um Estado a serviço do capital e que sempre desprezou o trabalho, dá no que deu.

Por essa razão, também, quero trazer minha culpa, pois embora do PMDB – e sou do PMDB, não bem esse que está por aí, mas vamos lá a nossa culpa nisso tudo é estar dormindo no Congresso Nacional, desde 1983, a Lei nº 775. Então, não basta apenas detectarmos uma causa maior, mas também analisarmos que estamos tendo a grande oportunidade até de pagar um pecado de um Congresso Nacional que se negou por falta de ousadia, a enfrentar esses conflitos, deixando dormir uma lei que, seja como for, teria diminuído, ao menos atenuado o grave, o trágico quadro urbano deste País.

Não vou nem falar das outras reformas agrárias, agrônomas, agrícolas, etc.

Por isso, para concluir, eu que fui Secretário de Estado e que vi o que é tentar administrar, de maneira integrada por área e não por setores e querer fazer uma atividade interligada entre saneamento, meio ambiente e saúde, verifiquei que essa administração pública, por culpa deste modelo, por essa ideologização que se estabeleceu, é uma administração departamentalizada, setorializada, criando os feudos, as igrejinhas, dos mini-Estados dentro de Estados, para atender os seus interesses, quando não para ser o grande tráfico de influência para fazer as grandes obras das grandes empreiteiras.

Por isso, quando nesta hora ouço falar em algumas grandes obras da Nova República, não enfrentando essas outras questões, obras de 2 bilhões de dólares que se anuncia, por exemplo, uma ainda esta semana, eu apenas quero concluir. Sr. Presidente, dizendo que a questão do modelo de desenvolvimento, a proposta, o projeto que existe para este País ou se muda, ou vamos, insisto, administrar muito mais o acessório.

Mas, enquanto isso, como eu perguntei a quem serve o modelo de desenvolvimento? E a quem servem as nossas cidades?

Agora terminaria perguntando a quem servem os Constituintes?

E nesse ponto bastaria que nós pudéssemos, ao final desta questão e com os votos dos Membros desta Subcomissão, quem sabe levar à Comissão da Ordem Econômica e depois à de Sistematização, da qual faremos parte, por sermos Relator de uma Subcomissão, propostas com as do IAB Tenho certeza que de grande parte desta questão nós já estaríamos dando conta: o uso social das terras urbanas, indenização com o título da Dívida Pública para as áreas ociosas, projeto a que eu já dei entrada o ano passado e que dormiu do mesmo jeito. Fiz uma emenda constitucional prevendo a indenização dos vazios urbanos em título da Dívida Pública, o usucapião de três anos, o direito de referência, estoque de terrenos, imposto progressivo, direito à informação, meio ambiente, bacia hidrográfica – unidade de planejamento que a Natureza criou e que nós em nenhuma cidade do Brasil respeitamos, o das bacias hidrográficas e das microbacias. Na Nova Constituição, devemos estabelecer o mínimo de proposta de interação dos planos setoriais, as políticas públicas maiores e, finalmente, ampliar o direito à iniciativa popular.

Como sou Relator da Subcomissão da Garantia da Constituição, além do Tribunal Constitucional, vamos nos bater também pela iniciativa popular para se elaborar projetos de leis, inclusive emendas à Constituição: além do **referendum** popular, não só para se manifestar sobre determinado assunto relevante, mas também para derrubar uma lei que possa ter revogado alguma questão de importando da sociedade, a nível da experiência do **referendum** popular italiano, o defensor do povo, o mandado de segurança coletivo, para que a associação de moradores possa entrar contra o Prefeito, o Vereador, o Deputado, o Governador, todas as instâncias de Poder. Enfim, se nós conseguirmos fazer esse mínimo, acho que estaremos, ao menos, respondendo com razoável coragem e dignidade à pergunta: A quem servem os nossos Constituintes? (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao nobre expositor Fábio Goldman.

O SR. FÁBIO GOLDMAN: – Gostaria só de salientar, para terminar, que este texto apresentado é um documento básico e a sua forma definitiva será entregue a esta Subcomissão na outra semana. Quero salientar a V. Ex.^a que estão reunidos, aqui, hoje, arquitetos de todo o Brasil que formam o nosso poder maior do Instituto de Arquitetos, que é o Conselho Superior dos Arquitetos do Brasil. Esta solenidade para nós é da maior importância e nós, como disse no começo, ao longo de muitos anos da história do IAB, temos batalhado com questões relativas às nossas cidades, habitação, questão dos transportes e outras questões que dizem respeito à qualidade de vida do povo brasileiro. A partir de hoje, vamos acompanhar o trabalho de V. Ex.^a e faço votos, também e repito o que disse Nelson Friedrich – que consigamos, no final, que esta Constituição acolha algumas das propostas ou as propostas que colocamos e não só nós, como toda a população brasileira, que gostaria de vê-las nessa Constituição.

O SR. ORLANDO CARIELLO: – Da intervenção do nobre Constituinte Nelson Friedrich eu só discordo, no fundamental, da questão do Estado omisso. Acho que ele não tem sido omisso, ele tem sido contrário as manifestações populares, tem sido bloqueador das iniciativas populares. E, se não fosse assim, talvez nós não tivéssemos, hoje, quem sabe, as Usinas de Angra dos Reis e outros monstros urbanos ou não, que existem por este País. Acho que o Estado tem isto sim – colocado obstáculos e tapado os ouvidos aos reclamos da população, colocados esses reclamos, seja individualmente, seja através das organizações de massa, associações de moradores, sindicatos, enfim, onde quer que elas se organizam. De qualquer maneira, parece-me que nós voltamos sempre àquela questão da democracia e da liberdade política, que acredito que é aonde nós pretendemos chegar nesta Constituinte. Acho que é nesse terreno da delimitação de um espaço de participação que nós podemos ter esperanças com relação a esta nova Constituição, para que, aí sim, se comece a fazer coisas. Estamos acompanhando – nós dizemos, aí com nossos poucos recursos o trabalho da Constituinte e estamos vendo os **lobbies** milionários que estão sendo feitos aqui dentro. Não escapa a ninguém a percepção disto aí. Fala-se que a rede de ensino privado colocou 100 assessores para acompanhar o trabalho da Constituinte, e este não é o setor mais rico e nem o que tem os maiores interesses em jogo aqui. Então, isto está, evidentemente, sendo acompanhado, também, por nós e por todos que têm algum interesse em ver sair daqui um espaço maior de participação e um País melhor. O que esperamos do trabalho – e eu falo isto com absoluta convicção de estar representando o pensamento da Federação da qual sou Vice-Presidente, expresso em resoluções, decisões e não só da Federação como, até mesmo, das outras entidades da categoria – o que nós esperamos, com a maior ansiedade, é que os Constituintes estejam, realmente. Atentos ao que está acontecendo lá fora: na explosão de greves, no Brasil, a sucessão – e isto nós conversamos durante horas aqui de invasões em terrenos não ocupados e outras manifestações da situação concreta que o povo brasileiro vive. Acho que é essa atenção, essa percepção do que está acontecendo na sociedade é que pode gerar alguma solução, se não pela convicção democrática, pelo menos pelo temor de que se criem situações ainda piores e mais explosivas e que podem, com certeza, levar a conflagrações dentro do nosso País.

É neste sentido que queria registrar uma última participação. A minha manifestação última nesta reunião há de ser no sentido de solicitar a minha inteira confiança nesta Assembléia Constituinte. Se este não fosse o meu procedimento, eu nem teria entrado neste Congresso, por que não creio que representantes do povo, legitimamente eleitos, possam deixar de pensar no mesmo povo. Se não tivermos esta fé, este pleito de confiança neste ajuntamento de indivíduos que representam o seu povo que lhe emprestou e que lhe deu o voto, acho que temos que fechar este País para balanço.

Com relação aos temas aqui levantados, creio que muitos, ainda, terão de voltar a esta Casa e outros nós esquecemos de tratar, mesmo por-

que o nosso saber é limitado. A representação do setor de conhecimento aqui representado é pequena. O sentido inter disciplinar do conhecimento exigido pelo domínio dos problemas da cidade é muito maior. Não sei se algum dos Senhores é sociólogo ou antropólogo e, ainda, poderiam avançar mais nos setores de conhecimento que acredito passarão por esta Comissão e por esta Casa Constituinte. Deixamos de tratar do problema da violência urbana, o retrato mais dantesco dos desmandos e dos descabros dos temas que nós aqui versamos. Também, em relação ao que o Constituinte falou, sobre modelo econômico em que vivemos ou modelo de país, acredito que devemos, em função desses conceitos tão veementes, prestar atenção para a universidade brasileira, porque, se assim não fizermos, estaremos coniventes com a máquina que produz um conhecimento, que está encarregada de reproduzir este mesmo modelo. Ou reformamos, também, a universidade brasileira, que é o setor pensante do Brasil no século XXI, ou nós estaremos legislando a respeito de políticas que serão solapadas pela forma de conhecimento daqueles que saberão mais e serão mais espertos, porque dedicaram a vida aos bancos universitários onde os programas e os modelos mais sofisticados do mundo inteiro aqui chegam para enganar, num jogo sábio, os modelos que nós queremos colocar e para os quais nós não nos preparamos.

Era essa a mensagem que desejava deixar, em nome desta entidade, da qual não sou Presidente – o colega Presidente é o Arquiteto Carlos Maximiliano Faet, eu apenas tenho a honra de ter sido o fundador desta entidade e aqui representá-la. Quero agradecer a oportunidade e a honra de ter dialogado com os Srs. Constituintes e com esta Sub-comissão. Infelizmente, não poderei acompanhar os trabalhos da Constituinte, porque não tenho condições, pois estou estudando fora do País, mas tenho observado, lá onde moro, a opinião de outros países com relação ao Brasil. Acredito que esses países com os quais tenho tido contato acreditam mais no Brasil do que nós mesmos. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Cremos que, nesta altura da nossa reunião, já colhemos uma parte substancial para inspirar os nossos trabalhos e que, não dispensando futuros intercâmbios, acreditamos que já foi um considerável avanço neste nosso trabalho da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Gostaríamos de agradecer a presença de todos que participaram deste encontro. Infelizmente, o nosso Regimento inibe um pouco a participação mais aberta. Mas, de qualquer modo, os que aqui se pronunciaram.

Subcomissão da Questão Urbana e Transporte

ATA DA 3ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às dez horas e vinte minutos do dia vinte e dois de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, na sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, com a presença dos seguintes Constituintes: Manoel Castro, Dirceu Carneiro, Sergio Naya, Paulo Zarzur, Gidel Dantas,

José Ulisses de Oliveira, Joaquim Francisco, Myrian Portella e Luiz Roberto Ponte. Havendo número, passou-se à leitura da Ata da Reunião anterior pelo Constituinte José Ulisses de Oliveira que foi aprovada e assinada pelo Senhor Presidente. A seguir, passou-se à leitura do seguinte expediente: Ofício do Presidente da Assembléia Nacional Constituinte encaminhando as sugestões números cento e trinta e um, cento e sessenta e nove e quinhentos e cinquenta e um, dos Senhores Constituintes Nelson Carneiro, Geovani Borges e Waldec Ornelas, respectivamente; Ofícios números cento e vinte e cinco e cento e dezanove, do Senhor Líder do Partido da Frente Liberal, Deputado José Lourenço, de exclusão do nome do Constituinte Maluly Neto, como membro da Subcomissão, e da indicação dos Senhores Constituintes Átila Lira, Cláudio Ávila, Luiz Marques, Paulo Pimentel e Ivan Bonato, para integrarem a Subcomissão, na qualidade de suplentes; pedidos de audiências da Subcomissão, das seguintes entidades: Federação dos Engenheiros do Brasil e Sindicato dos Engenheiros de São Paulo, Associação Nacional de Transportes Públicos, Associação dos Armadores Brasileiros, Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítimas, Associação Nacional de Transportes Inter-Modais, e Global Transporte Oceânico e Agência Marítima; Convite aos Membros da Subcomissão para participarem de encontro promovido pela Federação Nacional dos Engenheiros, Federação Nacional dos Arquitetos, Instituto dos Arquitetos do Brasil, Sindicato dos Engenheiros de Minas, Sindicato dos Arquitetos de Minas e Sindicato dos Economistas de Minas, a realizar-se no próximo dia oito de maio, em Belo Horizonte. O Constituinte Manoel Castro, com referência aos ofícios do Senhor Líder do Partido da Frente Liberal, lidos no Expediente, consulta a Presidência sobre o número de membros da Comissão, que é, atualmente quatorze, sobre a desproporcionalidade entre membros efetivos e titulares do Partido da Frente Liberal e sobre o problema do "quorum" da Subcomissão, para as deliberações. Falaram a respeito, também, os Senhores Constituintes Myrian Portella, Sérgio Naya e Joaquim Francisco. Em e declarou que gostaria de ouvir sugestões sobre o calendário a ser observado pela Subcomissão, no que se refere às audiências de entidades representativas de segmentos da sociedade. Usaram da palavra, apresentando sugestões, os senhores Constituintes: Joaquim Francisco, Myrian Portella, Manoel Castro, José Ulisses de Oliveira, Sérgio Naya, Luiz Roberto Ponte e Lezio Sathler. Após debater o assunto, a Subcomissão concluiu que se dedicassem cinco reuniões para audiências sobre a questão urbana e três destinadas a audiências sobre a questão dos transportes. O Plenário concluiu, também, pelo seguinte calendário: dia vinte e três de abril, às dezessete horas – entidades municipalistas; dia vinte e oito de abril, às nove horas – transporte marítimo; dia vinte e nove, às nove horas – transporte aéreo e ferroviário; dia trinta de abril às nove horas – transporte rodoviário; dia quatro de maio, às dezessete horas – órgãos governamentais: Ministério do Desenvolvimento Urbano e Caixa Econômica Federal; dia cinco de maio, às nove horas – classe empresarial; dia seis de maio, às nove horas – entidades representativas da comunidade e setores ligados à preservação do meio ambiente. O

Senhor Constituinte Joaquim Francisco sugere que sejam expedidos ofícios aos Presidentes das respectivas entidades. Às treze horas e seis minutos o Senhor Presidente encerra a reunião, convocando outra, a realizar-se às dezessete horas de hoje, destinada a dar continuidade aos debates sobre o estabelecimento do calendário de reuniões destinadas às audiências. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e dois de abril de um mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

Anexo, transcrição das notas taquigráficas da reunião do dia 22 de abril de 1987, às 10:00 horas e 34 minutos, da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, na sala 5, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número legal, declaro aberta a reunião.

Solicito do Sr. Secretário proceder à leitura da ata da reunião anterior.

(É lida e aprovada a ata da reunião anterior.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sobre a mesa, expediente que será lido pelo Sr. José Ulisses de Oliveira.

É lido o seguinte:

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sobre a mesa, relação dos nomes das instituições que solicitaram audiência à Comissão, que será lida pelo Sr. Secretário.

É lida a seguinte:

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pela relação, o PFL está com apenas dois titulares – Constituintes Joaquim Francisco e Manoel Castro. De modo que aguardaremos qualquer instrução da Liderança. (Pausa.)

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se há dois titulares, temos que encaminhá-los ao Líder do PFL; só podemos aceitar dois suplentes. Por que vamos ter cinco suplentes de um partido e apenas dois titulares?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quando do entendimento que houve com a Liderança ficou esclarecido o seguinte: não poderíamos funcionar com mais do que o número especificado; com menos, poderia ser, na medida que fossem titulares como parte dos suplentes, para compor, completar esse número. Ficou, assim, relativamente questionada a questão desta forma. Agora, tenho a impressão de que seria uma gestão adequada dos companheiros Joaquim Francisco, Átila Lira, Cláudio Ávila, Luiz Marques, Paulo Pimentel e Ivan Bonato.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E se indicássemos mais titulares?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que dentro da proporcionalidade.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Agora repito, se o PFL indicasse mais titulares, obviamente, a participação do suplente seria maior. Se o PFL tem quatro titulares, obviamente, poderá ter quatro suplentes; à medida que faltarem três, fica um só, e os três suplentes poderão

participar e votar. O que não pode é dois titulares, estando ausentes três suplentes, votarem por ele. Então, seria de boa política se os membros do PFL pedissem mais titulares para cá. Porque, aí, a participação seria maior. *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas se houvesse 5 titulares e faltassem 4? Os 4 suplentes poderiam estar aqui para votar.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Por que na reforma agrária? Na reforma agrária, o Maluly Neto viria e também o Lael Varella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Parece-me que não temos um número fixo e exato de titulares e suplentes da Subcomissão. Mas temos para a Comissão e, aí, foi composto dentro da proporcionalidade.

Eu queria sugerir, então, ao Sr. Constituinte Manoel Castro que levantou a questão, questionássemos junto à Liderança do PFL para regularizar o assunto. E também em relação ao PDS, onde só temos, como titular, Myrian Portella; não há indicação de suplente.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Quanto mais titulares houver aqui com direito a voto, com direito de falar e de decidir, enriqueceremos o Plenário e o fórum de debates.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito! De acordo. E assumimos a nossa parte nesse aspecto, para tentar suprir a questão.

Queríamos também registrar, e já havíamos comentado na última reunião, em que esteve, como Relator, o Constituinte Manoel Castro, que foi decidido na reunião da grande Comissão, ou da Comissão da Ordem Econômica, que o Relator deveria apresentar roteiro para aprovação da Comissão, principalmente relativo a esse período que nos cabe, à Subcomissão. E passaria pelas audiências e também pela dinâmica da nossa Subcomissão. De modo que, havíamos convocado esta reunião para hoje, a fim de discutirmos alguma coisa nesse sentido e apreciar também o que já chegou à Comissão. E concitamos, naquela oportunidade, todos os Constituintes Membros desta Subcomissão, que também ficassem muito à vontade para sugerir instituições que achassem conveniente serem ouvidas aqui, e qualquer outra idéia que tivessem sobre a dinâmica da nossa Comissão. De modo que, o mais fundamental, neste momento, é discutirmos a questão do nosso roteiro de trabalho e também o estabelecimento desse calendário – já há várias solicitações – e também uma visualização do tempo de que vamos dispor para o desempenho desta função. Está em discussão o assunto.

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Joaquim Francisco.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO (Intervenção fora do microfone): – Creio que poderíamos, como ponto de partida – é sugestão minha – ter, digamos, um roteiro de Legislação e, ao mesmo tempo, algumas sugestões com relação aos Capítulos da Ordem Econômica e, especificamente, da Questão Urbana e Transportes, de outras Constituições. Então, eu sugeriria tivéssemos o Projeto de Lei nº 775/83, que trata da questão do uso do solo – é evidente que todos

os Companheiros têm consultado a matéria de forma permanente, mas seria um roteiro de sugestões; a Lei Complementar nº 14, que trata das regiões metropolitanas – creio que é assunto que teremos que abordar ao longo dos nossos debates, a questão da região metropolitana, inclusive, recentemente, eu não pude comparecer, mas houve uma reunião na SUDENE onde se tratou do problema da região metropolitana, da questão institucional, de que forma a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte vai propor soluções para o grave problema das regiões metropolitanas com todas as implicações que todos conhecemos.

A Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a Lei nº 6.830 – eu poderia até fornecer cópias do pequeno levantamento que fiz. Eu sugeriria também pudéssemos ter à mão só o Capítulo pertinente para não ter todas essas Constituições – inclusive o Senado está publicando, deve estar no prelo, informaram-me que, dentro de 8 dias teríamos as Constituições de Portugal, Espanha, México, Itália, França, Argentina, Bélgica e Nicarágua e algumas outras de onde retiraríamos o Capítulo pertinente à Ordem Econômica e Social e, dentro desse Capítulo, o que tratasse da matéria da Questão Urbana e Transportes. É evidente que essas matérias não estão só no capítulo da Ordem Econômica e Social, pode-se encontrar em algumas Constituições de forma variada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Nas da Espanha e de Portugal, eu encontrei.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Nas outras Constituições, a ordem dos capítulos não está de acordo com a nossa sistemática. Estou concluindo um levantamento que possa fornecer ao Relator, ao Presidente e aos companheiros, como subsídio.

Creio também que poderíamos ter em mãos os anteprojetos de Constituições já elaborados – por exemplo, o anteprojeto de Dalmo Dalari, o anteprojeto do Partido Comunista, o anteprojeto de Pinto Ferreira, Professor da Universidade Federal de Pernambuco, inclusive tenho esse anteprojeto, que posso fornecer, com o Capítulo Da Ordem Econômica em que se trata especificamente da questão urbana, da função social da propriedade e tantos outros assuntos pertinentes. E as Constituições de 34, 37, 46 e 67, especificamente nesses Capítulos. Não estou querendo, de forma alguma, abraçar o debate e deixar que não se tenha a mais ampla discussão das idéias; mas seria bom que tivéssemos um roteiro da legislação existente, inclusive projetos tramitando na Câmara – tramitando ou "dormindo", porque o projeto de lei de uso do solo não conseguiu "acordar" ainda. É hora de retirarmos esses projetos colocados.

Como eu dizia, ter em mãos Constituições de países latino-americanos, que têm cultura semelhante à nossa, e anteprojetos já concluídos, como o de Dalmo Dallari, o do PCB, o de Afonso Arinos, no capítulo que, trata, especificamente, das regiões metropolitanas. Ao mesmo tempo, também poderíamos ter, e eu me prontificaria a colaborar com o Relator e com o Presidente, uma abordagem do tema questão urbana e transporte. Esse tema é praticamente gênero de milhares de espécies que estão abaixo disso. Nós iríamos discutir região metropolitana, planejamento familiar, –

então, caberia convocar uma discussão sobre planejamento familiar.

Com relação a transporte, é outro leque de opções que temos que discutir. Dentro da própria questão urbana, – reforma tributária, saneamento, segurança, meio ambiente, regiões metropolitanas, habitação – podíamos traçar um roteiro que dê certa sistematização ao processo de discussão.

Creio que seria interessante porque, às vezes, pode algum companheiro dizer. "Não, eu tenho uma idéia nova, criativa; creio que as regiões metropolitanas deveriam ser criadas; para a região metropolitana, um parlamento metropolitano – essa idéia já existe e foi colocada numa reunião da Fidem, que tivemos em Pernambuco há 4 anos e tenho, inclusive, as atas das reuniões. É claro que a idéia não deixou de ser criativa, mas já existe, está sistematizada e tem até um artigo de lei redigido sobre a questão. Creio que, ao lado das idéias criativas que poderão surgir, podíamos ter esses fatores de referência para o trabalho.

Outra questão, finalizando, é uma bibliografia que considero essencial para abordagem do tema – livros de Álvaro Pessoa, Seabra Fagundes e outros, sobre os quais também fiz um levantamento e poderia fornecê-los ao Relator e à Comissão, faríamos um roteiro deles, tiraríamos uma xerox e eu os forneceria a todos os Membros da Comissão, porque poderiam aprofundar os seus estudos ou mesmo Observar aqueles pontos que outras Constituições já trataram; às vezes, temos a idéia de criar uma norma constitucional que seria absolutamente revolucionária; no entanto, ela já foi apresentada aqui em 1982. Emenda Constitucional que ainda está tramitando. Podíamos resumir isso para dar caráter mais objetivo às discussões da Comissão.

Era esta a contribuição que eu gostaria de dar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua a discussão.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente achei muito interessante o roteiro do nosso colega Constituinte. Porém insistiria num ponto que creio ser o fulcro da questão: poderíamos trabalhar na questão urbana e, depois, não ter o menor sentido. O ponto essencial, fundamental; é trabalharmos no novo conceito de propriedade, que é o cerne, o fulcro da questão. Devem sair daqui normas que procurem restringir a especulação imobiliária, a concentração de terra urbana nas mãos de poucos, eliminando-se o grande obstáculo do conceito de propriedade. Sabemos que, no Direito Constitucional, o conceito de propriedade está ligado ao próprio conceito de cidadania.

Acho que é um assunto primordial. Não creio nem que fosse do âmbito da nossa Comissão; deveríamos provocar a Comissão da Ordem Econômica para que, inicialmente, chegássemos a um conceito básico, um novo conceito da propriedade – tudo mais vai depender do conceito social, do sentido mais social da propriedade, mas poderíamos trabalhar em cima de uma série de coisas que, depois, poderiam ir por água abaixo, ou não teriam nenhuma validade; seria ocioso se a Subcomissão que vai tratar do assunto conceituasse a propriedade dentro de um conceito acadêmico que não fosse, de maneira alguma, progressista. De modo que, acho isto fundamen-

tal e insistiria neste ponto de que teríamos que partir para tal conceituação; daí, tudo mais fluiria dentro do esquema de que o nosso trabalho não seria perdido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não! Gostaríamos de consultá-la sobre o encaminhamento prático desta questão. Eu a acho relevante e creio que todos consideram isto relevante. E teremos, agora, um encaminhamento prático para nós chegarmos a essa abordagem como está sendo proposta.

Consultaríamos a Sra. Constituinte se tem alguma idéia sobre a praticidade para debatermos isso.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Minha sugestão teria que ser votada na própria Comissão da Ordem Econômica. Do mesmo modo, estamos sabendo que, se não estabelecermos um sistema de governo, toda a Comissão da Organização dos Poderes e Sistema de Governo poderá estar trabalhando em cima de nada. E nós, aqui, também. Como é que a questão agrária, a questão fundiária vai-se resolver, se aquilo que é básico não se definir, que é o conceito da propriedade? Então, teríamos de levar esta nossa preocupação ao âmbito da Comissão. Parece-me, salvo melhor juízo, que é uma questão básica e que ela deve ser inserida não no capítulo do Direito mas, sim no capítulo da Ordem Econômica.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Isto teria que ser discutido não na Subcomissão, mas na Comissão, porque iremos discutir aqui na Subcomissão a questão urbana sobre o direito de propriedade e se, na reforma agrária, há outras propriedades em situação diferente. Depois, teremos que fazer isso tudo em conjunto.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – É diferente, é uma coisa harmoniosa, porque a questão urbana está ligada também à questão agrária. Toda a problemática da cidade está correlacionada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Então, não é a hora propícia para colocar a sugestão na Subcomissão; deve ser na Comissão total.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Na Comissão como um todo, porque nós já nos reunimos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Faz reuniões quinzenais ou semanais – já houve determinação nesse sentido.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, acho que deveríamos ter um posicionamento sobre o conceito de propriedade, como iremos tratar da reformulação do solo urbano, porque aqui, inelutavelmente virão associações de moradores, e esta é uma questão fundamental. Vimos, há pouco, em São Paulo, aqueles episódios como a terra está na mão de poucos; como cada vez mais a população pobre é jogada para a periferia da cidade; como isto acarreta ônus para o poder público, de estender até lá os serviços públicos; como na medida em que os serviços públicos chegam a determinado lugar são mais para a especulação imobiliária. Sabemos que a terra é motivo de ganho de capital. Temos que ver tudo isto, temos que conceituar a propriedade para, depois, chegarmos ao critério de desapropriação. Parece-me que essa é a idéia-mãe, a conceituação-mãe, de onde tudo poderá sair de mo-

do harmonioso, porque podemos trabalhar naquilo e, depois, tudo dar em nada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Concorde com V. EX.^a, mas reafirmo que têm de ser as três Subcomissões em conjunto, porque todas três tratam do mesmo assunto.

A SR.^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Mas é esta a minha sugestão: que, no âmbito da Comissão em que tomam assento todas as pessoas e, por conseguinte, todos os Membros das Subcomissões, se trate, urgentemente, disso sem o que não iremos poder trabalhar com segurança. E o tempo está-se passando e temos que nos posicionar em termos reais.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Gostaria de me pronunciar, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – (Intervenção fora do microfone) – Gostaria de me pronunciar sobre dois pontos colocados: em relação ao contexto, quero me congratular, (inaudível) e desejar que tenhamos uma decisão preliminar sobre o número de audiências nas áreas de transporte e urbana e sobre quais os critérios que vamos estabelecer. Porque fica difícil julgar a entidade, poderíamos cometer injustiças ou, então, sair para o critério de simpatias partidárias. Então, se definíssemos os critérios dessas entidades, talvez facilitássemos a divisão proporcional entre a questão urbana e o transporte.

A segunda colocação, ainda com relação ao roteiro, que independentemente dessas entidades para audiências, pudéssemos fazer de antemão também, uma espécie de agenda temática de trabalho no plano em tela. Essa agenda de trabalho poderia contemplar, entre outras sugestões, a que foi colocada pela nossa Constituinte Myrian Portella.

A questão do debate sobre a propriedade é fundamental, mas acho que, se não nos policiarmos, vamos adotar um procedimento que, depois, poderemos lamentar; é estar, de alguma forma, dependendo de alguma coisa. Acho que devemos discutir com profundidade não só a nível da Subcomissão, e sem prejuízo de acidente também.

Claro que não faltaremos ao debate, com a Comissão como um todo, com as sugestões da nossa Subcomissão, porque teremos um grupo mais homogêneo tratando de uma questão mais precípua. Recordo que nunca devemos deixar de fazer obom e aprender a fazer o óbvio. Então, a minha tese é a de que possamos ter essa discussão interna mesmo porque a questão da propriedade urbana envolve, concomitantemente com a discussão sobre a ordem na propriedade em si, outros aspectos operacionais.

Temos uma situação concreta, em muitas cidades e municípios brasileiros, na questão dos chamados terrenos foreiros mesmo em área urbana. Temos uma série de questões voltadas para a área de enfiteuse e outros aspectos, que podem ser discutidos de antemão. Existem milhões de sugestões dentro dos temas das apresentadas propostas inclusive um projeto de lei citado pelo Constituinte Joaquim Francisco, que envolve sugestões concretas operacionais que dizem respeito à atuação e instrumentos de uso por parte

do Poder constituído com relação à propriedade urbana.

Essas sugestões podem ser arroladas. Preocupa-me, adicionalmente, que, no primeiro instante, essa questão possa cair num tipo de radicalismo a nível de interesses os mais diversos, com relação à questão da propriedade, que impeça avancemos completamente para um desejo que me parece consensual. Praticamente, quase todos desta Subcomissão têm se pronunciado aqui, a pretexto dos debates internos, e sentimos que é consensual que favorece à questão no uso social da Propriedade. O problema é muito maior quando mostra o esquema das operações solicitadas.

Então, a sugestão desse debate pode, inclusive, enriquecer as próprias sugestões. A minha sugestão, objetivamente, é que, ao lado desta documentação que seria colocada à disposição de todos, das audiências públicas que tivéssemos feito – nas nossas reuniões antigas já está estabelecido, a nível de trabalho, que temos reuniões da Subcomissão diariamente, pela manhã e no final da tarde – pudéssemos ter, nos próximos dias, um roteiro de temas que seriam discutidos internamente. Poderíamos começar, inclusive, pela abrangência do tema, sobre o que estamos inteiramente de acordo com a sugestão da nossa Constituinte Myrian Portella, passando, inclusive, para essa discussão, e não apenas a algum roteiro de aspectos específicos, como em relação ao transporte, ao lado das audiências públicas existentes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua em discussão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peço a palavra para discutir a matéria. Por parte dos nossos convidados, eu gostaria de fazer assim: temos dois setores – questão urbana e transporte. Na questão urbana, temos saneamento, habitação, urbanismo e também o problema do meio ambiente, ecologia, etc., interligados ao problema urbano e, como um todo, a região metropolitana, porque região metropolitana também engloba os problemas urbano e de transporte. Agora, quanto a transporte, os setores são: aéreo, urbano, ferroviário, marítimo e rodoviário.

No caso aqui, eu não obedeceria a esse critério, para não haver dois de saneamento ou haver só três setores de habitação e nenhum de saneamento nem de ecologia.

De acordo com o que ouvi, aqui, há duas entidades representantes do setor ferroviário e nenhuma do rodoviário, nenhuma do urbano. Por esta razão, gostaria de falar com os colegas no sentido de uma distribuição em que pudéssemos ouvir senão todos, pelo menos uma entidade de cada um desses setores – ecologia, de saneamento, de habitação, outro do urbanismo – já ouvimos seus arquetos no problema do transporte aéreo. Gostaria de ouvir e participar, como é que funciona o transporte interno e externo, a participação também da VARIG, da VASP. Quer dizer, eu gostaria, então, que na discussão fossem estabelecidos esses critérios, para não se ouvir só entidades representativas de uma classe, mas sim de todos os setores. O problema principal que foi levantado pelo Constituinte foi o metropolitano que hoje é o problema mais grave do setor urbano e de transporte.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Alguns anteprojetos, matérias pertinentes à ordem econômica, especificamente a questão urbana e de transporte lembraria que nós pudéssemos fazer, também, durante a discussão uma certa separação do que é matéria constitucional e do que é matéria de legislação complementar e ordinária. Porque se formos discutir a questão de transporte. E é competência da União legislar sobre transporte – isso nós colocaríamos não a Ordem Econômica mas num outro capítulo pertinente. Nós teríamos algumas questões como região metropolitana que o anteprojeto Afonso Arinos trata especificamente da região metropolitana. Outras Constituições não tratam da matéria, então nós teríamos que decidir o que seria matéria constitucional e o que seria legislação complementar e ordinária – isso seria para nortear, porque muitas vezes podemos tender a discutir transporte em profundidade, transporte ferroviário, vale-transporte, quando, na realidade a Constituição vai assegurar o direito de locomoção. Então, conseqüentemente, as pessoas teriam o direito à locomoção, através de meios de transporte. De que forma será executada essa política de transporte? Seria matéria complementar e legislação ordinária. Colhi, no Ministério dos Transportes, uma série de publicações relativas aos estudos que foram realizados tanto no transporte ferroviário como a navegação de cabotagem, navegação de longo curso. Então são matérias que, na minha opinião, serão tratadas na legislação complementar e não como matéria constitucional.

Esta separação, tenho a impressão de que já, de início, na Subcomissão, nós deveríamos ter como uma espécie de balizamento, o que é matéria constitucional. O que é que vamos sugerir como norma constitucional e o que ficaria para a legislação complementar e ordinária para que houvesse, na realidade, uma sistematização dos nossos trabalhos.

Sabemos que a grande maioria destas questões que estamos discutindo, com exceção evidentemente da propriedade, vamos colocar a da propriedade, ressalvada a sua função social, no capítulo da Ordem Econômica; vamos colocar a questão da região metropolitana como uma questão de normas constitucionais, inclusive se for o caso, dependendo da evolução dos debates, nós teríamos o governo metropolitano, teríamos um quarto poder para a gerência das regiões metropolitanas. Na questão urbana, nós deveríamos discutir o direito de superfície, o direito de construir. Seria um instituto novo que nós teríamos que sugerir aí, na realidade seria matéria constitucional, o problema do loteamento compulsório, o problema da progressividade do imposto, o problema da regressividade de imposto, contribuição de melhoria, uma série de questões que irão ser colocadas, e aí volto à questão do roteiro inicial, onde poderíamos ter como referência as Constituições já existentes, os anteprojetos já existentes e o nosso trabalho que naturalmente irá enriquecer tanto as Constituições de outros países quanto as nossas Constituições passadas quanto os anteprojetos que já foram estudados, inclusive Afonso Arinos, Dalmo Dallari, Pinto Ferreira e tantos outros.

Creio que essa é a diferença no início, porque eu tenho sido abordado inclusive, quando estive recentemente em meu Estado, sobre os mais va-

riados assuntos que as pessoas julgam que devem ser tratados como matéria constitucional. Eu gostaria que fosse assegurado que o transporte coletivo não excedesse a 8% do salário mínimo. Isto seria feito via vale-transporte, por exemplo, é uma idéia. Mas isso não é matéria constitucional. A Constituição assegura apenas o direito à locomoção, a garantia global do processo não à nível de detalhamento; e à nível de detalhamento existe um material muito rico sobre esse assunto, no próprio Ministério dos Transportes, estudos recentes realizados há cerca de um ano e até há cerca de seis meses. Então se nós tivéssemos, como o Constituinte Manoel Castro sugeriu, uma agenda temática da Subcomissão e ao mesmo tempo esse referencial digamos assim, referencial histórico e legislativo dos projetos que já estão tramitando seria bem mais fácil de ordenar a discussão.

E concluindo, dando ainda maior objetividade, este meu roteiro, acrescido da sugestão da Constituinte Myrian Portella, do Constituinte Manoel Castro, estas sugestões poderiam ser incluídas, e as teríamos aqui como fator de referência sem tentar enclausurar o debate dentro de alguns temas fundamentais. Mas sempre tem sido preocupação minha, nas discussões, inclusive com entidades de classe e outras, distinguir o que é matéria constitucional, da matéria que será tratada pela legislação complementar e ordinária, sob pena de nós assumirmos um compromisso teoricamente de elaborar uma Constituição extremamente analítica. Parece-me ser esta a tendência. Nem seria uma Constituição tão sintética, que só tratasse dos princípios gerais da matéria, nem tão analítica que viesse a detalhar como seria o vale-transporte, de que forma as regiões metropolitanas iriam atuar no dia-a-dia. Teríamos como tema no Anteprojeto de Afonso Arinos apenas 5 artigos referentes à região metropolitana. Com relação à questão de transportes temos 5 ou 6 referências, nas Constituições tanto a de 67, quanto à Emenda de 69, quanto na Constituição de Portugal, quanto na Constituição da Espanha, quanto na Constituição da Itália, e em várias outras temos apenas a referência. E o restante da matéria seria de que a lei complementar definirá a forma de atuação do Estado neste. Parece-me que essa é a idéia inicial para começar a sistematizar o debate.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Já temos alguns encaminhamentos, como os que acabaram de ser feitos e confirmados agora. Nós consultaríamos se mais Constituintes gostariam de oferecer alguma contribuição neste sentido, para daí passarmos então a um planejamento de trabalho.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO NAYA: – No dia 7 próximo passado foi instalada a nossa Comissão, e hoje faz 15 dias de sua instalação. O prazo nosso inicial era de 45 dias. Eu havia proposto em, no primeiro dia, que fizéssemos um cronograma. Hoje, tornou-se um roteiro. Eu queria que estabelecesse este roteiro hoje, porque daria uma prova de nosso trabalho, se pudéssemos concluí-lo no prazo estipulado para sua conclusão. Sei que tem problemas complexos, e um dos mais complexos é o da habitação. Sugeriria que convocássemos os ex-Diretores que tiveram envolvimento com o BNH e que viessem aqui trazer sugestões, e como foi um órgão extinto

passaria para os Diretores da Caixa que operam nesta área.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, gostaria de dar mais uma sugestão. Creio que temos um roteiro básico aqui, dado pelo Constituinte, que poderá ser enriquecido. Eu gostaria de sugerir que a Subcomissão tivesse todo esse acervo de material aqui para que, no momento do debate, se precisássemos consultar o tivéssemos à mão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tenho a impressão que podemos, já, dar um desdobramento nas sugestões oferecidas até o momento, independente, claro, de ficar aberta a outras sugestões que, oportunamente, forem surgindo. Em relação ao rol de sugestões feitas pelo Constituinte Joaquim Francisco, eu consultaria se o Constituinte já tem todo este material disponível, ou se poderíamos convocar a nossa Assessoria aqui da Subcomissão para também buscar. Eu gostaria de dizer, neste sentido que o Senado tem já mais ou menos registrado, no Prodasen, o caso das Constituições desses países que foram referidos aqui, e com o respectivo capítulo facilmente acessível, ou melhor, acessado pelo computador. De modo que, poderíamos ver outras áreas. E se o Constituinte não tiver ainda o material prontinho à mão, disponível, convocaríamos a assessoria para produzir este material e colocá-lo à disposição de todos os membros da Comissão.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – ...capítulo pertencente à Ordem Econômica ou faça referência à matéria divulgada na Subcomissão. Então o Sr. poderia fornecer todos estes dados. Eu poderia fornecer este material à Subcomissão, pois eu já o tenho em mãos, que depois poderia xerocá-lo e distribuí-lo aos companheiros de nossa Subcomissão. Quanto à bibliografia, tenho algumas referências, porque na realidade, o serviço de computação, tanto da Câmara como do Senado, onde consultamos o Direito do Urbanismo, o Urbanismo. O Direito Urbanístico tem cerca de 180 a 190 obras. Então, isso complicaria um pouco, na minha opinião, a não ser que tivéssemos mais tempo para estudar toda essa bibliografia, em seu aspecto teórico. Então, me pareceu oportuno retirar 5 delas que julgasse mais fundamental do meu ponto de vista, evidentemente, sem querer restringir o aspecto global para estas questões específicas: Faria uma espécie de pasta própria daquele material, o que existe tramitando no momento, o que existe nestas Constituições, qual é a legislação, as leis e os decretos que tratam do meio ambiente, da questão do transporte, e os trabalhos realizados pelo Ministério dos Transportes com relação ao transporte e sobre regiões metropolitanas, recentemente, inclusive, a pauta deste debate que foi realizado na SUDENE, evidentemente, não os Anais do debate lá realizados que abrangem cerca de 200 a 250 páginas. Mas um roteiro básico de como é que os técnicos hoje, integrantes dos organismos que tratam de região metropolitana estão encaminhando soluções. Então, há 5 ou 6 pontos que são fundamentais, os quais poderíamos colocar, porque dariam maior unidade ao debate. Eu poderia trazer isso amanhã e entregá-lo ao Presidente, que poderia ser xerocado e distribuído aos membros da Comissão e que serviria como base. A partir

daí um ou outro poderia ir coletando novos dados, e as próprias entidades que viessem aqui iriam sugerindo propostas. Mas teríamos aqui referencial.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Colocaríamos a seguinte questão. Todo o material que os Constituintes dispuserem e acharem interessante ser distribuído, multiplicado aqui, estaríamos a qualquer momento prontos para recebê-lo e proceder as suas cópias e distribuição.

Por outro lado, gostaríamos também de salientar o seguinte. Na distribuição do tempo para os debates consultaríamos se não seria oportuno primeiro estabelecermos o nosso roteiro, as audiências públicas para exaurirmos a questão das audiências, que são informações bastante diversificadas, que vêm de muitas origens, também, para depois entrarmos especialmente nesse debate mais da questão constitucional ou à luz das leis ou das Constituições. Porque daí entraremos então no afunilamento desta questão, já com a expectativa de começar a traduzir essas questões em texto constitucional.

Coloco esta preliminar para os companheiros examiná-la também, e da oportunidade de estabelecermos esta ordem de questão. É claro que, simultaneamente, estaríamos distribuindo todo o material que chegar aqui, e seria um tempo para as pessoas se prepararem. O nosso Regimento Interno, o nosso Sub-Regimento aqui já tem uma distribuição de tempo para os Constituintes também usarem para debater as questões que se propuserem. E isto tudo poderá ser feito também.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Num destes nossos encontros ficou conveniado que pelas manhãs teríamos a presença de entidades que teriam sido convocadas para a Subcomissão de Municípios ou de Regiões Metropolitanas, todas deste setor, a Associação de Prefeitos de Capitais e também as entidades vinculadas à política do municipalismo brasileiro. Estas reuniões estão confirmadas?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou consultar se a nossa Secretaria tem alguma informação sobre isso, porque eu não tenho. Sobre a reunião dos Prefeitos como Comissão dos Municípios há alguma confirmação? Isto poderia ser providenciado agora, ainda no decurso da reunião?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – os Prefeitos participam de 3 entidades, a saber, a Associação de Capitais, a Frente Municipalista Brasileira e a Federação Brasileira de Municípios. Acho que são 3 entidades.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – São 3 entidades.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Foram colocadas, para uma única audiência pública e nós temos um limite de sete.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Então, a idéia era considerar esse agrupamento como uma audiência, Sr. Presidente. O comentário de V. Ex.^a parece que compatibiliza com uma observação já feita anteriormente com respeito a este problema do calendário de audiências, que era uma divisão equitativa entre a área urbana e a área de transportes. Parece que na questão urbana, nós tivemos a primeira audiência na área de região metropolitana. Teríamos uma segunda audiência com entidades governamentais, que di-

zer, Federação de Municípios e Associações vinculadas às Prefeituras de Capitais. Foi sugerido, adicionalmente, pelo Constituinte Ponte, com relação à Câmara brasileira, e comentado com outras pessoas que no dia da Câmara brasileira se convidasse toda a classe empresarial, não apenas a Câmara brasileira em construção, mas a entidade correspondente à Associação das Empresas Imobiliárias ou a outra que foi feita por mim próprio, na questão de quem seriam as entidades representativas dos programas populares de Federação de Associações de Bairro e uma certa regionalização para que não tivéssemos uma visão distorcida da representação de entidades vinculadas exclusivamente a uma grande cidade ou que fosse entidade nacional, mas que tivesse uma representação pluralista na sua representação. Então, se nós seguirmos essa linha de raciocínio, em tese, as quatro áreas, as quatro audiências na área urbana seriam divididas para profissionais liberais, embora tenham pleitos dos engenheiros, mas a meu ver deveríamos fazer, ainda que fosse informal. Não sei qual é o procedimento jurídico no caso, já que está limitado ao número de 8 ou se ela se incorporaria a uma outra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu tenho impressão que sobre essa questão, ou nós poderíamos fazer um conjunto, considerando uma só, ou fazermos várias, duas, três ou quatro, desde que fosse possível, eu própria que fizéssemos as reuniões informalmente.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Teríamos confirmada essa com as prefeituras de municípios, nós teríamos uma da área empresarial e uma da Federação de Associação de Bairros ou órgãos equivalentes. Colocaríamos os profissionais liberais, os engenheiros e até outras categorias se estivessem interessados. Nós estivemos com os arquitetos, e é possível que outros grupamentos de profissionais liberais estivessem igualmente interessados e poderíamos ouvirlos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Dentro dessa questão dos órgãos governamentais que foram lembrados, talvez a área do ministério.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Então, teríamos as reuniões informais e poderíamos também solicitar, talvez listar algumas entidades e solicitar, por escrito, as sugestões que seriam oferecidas à Comissão de Questão Urbana e Transporte. Poderíamos citar o artigo do Regimento e dizer quais as atribuições da Comissão de Questão Urbana e Transporte e solicitar algumas entidades.

Existem entidades criativas em determinado município, a Associação de Moradores que criou o sistema novo de desenvolvimento comunitário, como o foi o caso de seu Município na época em que o Presidente foi prefeito, então, no caso, se não pode ouvir todas as entidades, algumas poderiam remeter sugestões por escrito e depois estas sugestões seriam condensadas e teríamos a contribuição de dezenas e quem sabe, centenas de entidades.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Mesa fica inteiramente aberta às sugestões, às indicações de quem poderia ser buscado neste sentido e procederíamos imediatamente às sugestões.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Aí seria suprir, talvez, quem sabe, amanhã, uma crítica de determinada entidade que poderia que não foram nem ouvidos pela Subcomissão de Questão Urbana e Transporte. Então, determinado município no Brasil que tenha experiência pioneira, criativa, integrada de lotes urbanos e rurais, se for o caso, então não teria tempo na pauta das 7 audiências ou não poderíamos deslocar-nos até lá. Então, no momento em que recebesse uma correspondência da Subcomissão, solicitando que encaminhasse as suas sugestões que seriam devidamente apreciadas, ele se sentiria participante da Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em relação às organizações populares, recebemos solicitação oral, apenas, de um contato, que deverá acontecer entre hoje e amanhã, em relação ao pessoal ligado à FAMERJ, Fraacab, aquelas organizações que trabalharam muito na legislatura anterior aqui com o Congresso, em relação à questão de mutuários do BNH e que têm uma experiência interessante nesta área comunitária.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, não assisti o início da sessão, pode ser até que eu esteja mencionando alguma coisa que tenha sido debatida. Parece que o Constituinte Joaquim Francisco, sem menosprezo dos demais companheiros, tenha já avançado mais no estudo da questão. Já compeliu uma série de dados, já fez uma análise comparativa com algumas Constituições e eu estaria a sugerir que, para o roteiro dos temas pertinentes, possíveis de serem cogitados, que fosse delegado ao Constituinte Joaquim Francisco a idéia de relatar, de propor alguma sugestão de temas a serem levantados na Comissão e que também nós avançássemos em termos de complementar as entidades que é isso que o Presidente está querendo fazer agora, as entidades que seriam ouvidas, para contemplar o quadro das nossas informações.

Sobre este assunto, acho que, talvez, não tenha sido mencionada por esquecimento uma entidade que se faz indispensável trazer o seu testemunho, que é o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, uma entidade oficial central que cuida de toda a problemática urbana e que se tem estudado exaustivamente. Inclusive é desta entidade que partiu o projeto de lei tão mencionado com todos os substitutivos que aportaram aqui no Congresso Nacional, que é o 775, com outras variantes que estão sendo analisadas atualmente. A pessoa, talvez, mais indicada para trazer a exposição, pelo menos para citar, um outro, é o assessor Brito a que me traz esta lembrança, é o companheiro Maurício Nogueira Batista, que tem sido o secretário-executivo do CNDU por muito tempo. Tem participado de diversos debates, ele tem os enfoques da sociedade sobre as restrições de segmentos com relação a alguns instrumentos jurídicos que lá estão compostos e acho que é indispensável que se avoque isto.

Quanto à sugestão que o Constituinte Manoel Castro faz de que as entidades que praticam a produção em si de tudo que concerne a transporte, habitação e problemas urbanos, citando a conveniência de convocar mais de uma entidade, não somente a Câmara, eu gostaria de mencionar que a Câmara Brasileira da Indústria da Construção tem uma característica que a entidade

nacional que congrega todas as entidades que produzem a indústria da construção. De forma que, por via da Câmara, automaticamente, estão aqui presentes o CECOV de São Paulo, todas as entidades que praticam a indústria mobiliária como um todo, que serão auscultadas pela Câmara, para simplificar inclusive, o trabalho de participação.

Por isso que eu estaria a reivindicar uma sessão inteira para trazer o testemunho do setor empresarial, porque, exatamente, ele trará este enfoque das várias entidades de âmbito estadual e nacional que trabalham no setor da indústria da construção. Estaria propondo, se não tiver um outro compromisso marcado para a reunião do próximo dia 5 de maio, que é quando estará aqui no Brasil o Professor Bulhões Pedreira, que é uma pessoa que teve uma participação muito grande no estudo da problemática urbana brasileira e que virá trazer para aportar alguma contribuição no testemunho na Comissão.

Estaria reivindicando concretamente, isto é, sobretudo, que este material que o Constituinte Joaquim Francisco já tem, pudesse ser, já hoje, repassado aos companheiros da Comissão para que pudéssemos nos aproximar do nível do Constituinte Joaquim Francisco em termos de questão urbana.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, de acordo com o Regimento, nós podemos fazer até 8 audiências públicas, mas podemos fazer, informalmente, fora do Regimento, várias reuniões ou mesas-redondas sem problema nenhum, o que daria o mesmo resultado tanto para nós como para eles.

Agora, como são poucas as audiências públicas, acho que vamos poder fazer audiências com várias entidades, simultaneamente. Por exemplo, se se vai fazer uma audiência pública no setor de transporte aéreo, pode-se trazer, no aéreo, o rodoviário, convidar o Ministro dos Transportes para estar presente. Então, ao invés de se fazer uma audiência de 20 minutos, ter-se-á uma audiência maior e que tivesse mais que esse debate. O problema do Ministro estar presente: as entidades representativas da classe e junto também o representante do Executivo, que é o Ministro. Nós adiantaríamos esse problema. No setor habitacional, por exemplo, vai-se trazer o Ministro Deni Schwartz, já se traz o Ministro Marcos Freire, Presidente da Caixa Econômica; já se assimila com muito mais rapidez, obtém-se respostas mais imediatas. Quando se formula alguma coisa, a resposta já sai na hora. Para nós o poder de síntese é muito maior. Então, já se faz o convite ao Ministro do Desenvolvimento Urbano, ao Presidente do Conselho do Desenvolvimento Urbano, ao Presidente da Caixa Econômica, para virem aqui, durante uma ou duas horas. Todos faríamos em conjunto. Seria muito mais rápido e mais proveitoso para nós.

Essa é uma sugestão que gostaria de fazer aos membros da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – As informações que haviam sido solicitadas consistem no seguinte: já foram ouvidas, lá na Comissão, a Frente Municipalista, a ABM e IBAM. Agora está sendo ouvida a Confederação dos Municípios e, amanhã, às 9 e 30 horas, a Associação dos Prefeitos de Capitais e Associação das Regiões Metropolitanas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Não sei se ainda há tempo de se tentar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que sim. Se houver uma anuência da Comissão, podemos, quem sabe, marcar para amanhã à tarde ou à noite.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Precisa saber se é oficial ou não.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Precisaríamos consultar a disponibilidade da Associação dos Prefeitos de Capitais.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Parece-me que, na última reunião, Sr. Presidente, havia um membro da Comissão de Municípios que nos falou que, dia 23, às 9 horas, iriam ser ouvidos alguns prefeitos. Concordamos em que ele formulasse convite para que eles viessem aqui em outro horário. Pareceu-me que isso tivesse ficado mais ou menos assentado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – De que Constituinte se tratava?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Não me recordo o nome do Constituinte, mas ele estava aqui, disse que era da Comissão de Municípios e que iriam ser ouvidos prefeitos de Capitais; pediu permissão e sugeriu que eles viessem aqui também, e nós concordamos. Inclusive, registrei aqui nas minhas notas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Teria registro? Nelton Friedrich.

Sugeriria que o Constituinte Manoel Castro fizesse esse contato com os prefeitos da Região Metropolitana que estarão amanhã aqui. Sei que alguns já estão aqui hoje. E a Associação de Regiões Metropolitanas também, pois são temas bastante correlatos. Aguardaríamos, então, um retorno para os procedimentos da convocação.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, amanhã à noite, estaremos reservados para isso.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Se os membros da Comissão derem a sua anuência...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Pode sim, de 17 horas em diante. Mas, temos de discutir se será oficial ou informal. A minha sugestão é para que fosse informal, com todos os membros. Aí seria menos uma audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para efeitos práticos, isso depende. Vamos usufruir dos resultados como se oficialmente fosse.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Então, vamos fazer informalmente, marcando para às 17 horas.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, queria uma informação oficial sobre: primeiro, a data em que se pode ainda apresentar sugestões para a Comissão, se realmente, ficou sendo o dia 6 de maio. Segundo, se essas reuniões após as 17 horas não têm cunho oficial. Até onde estou sabendo, as reuniões da Plenária da Constituinte vão ser antecipadas, no seu encerramento, para as 17 horas, para dar cunho de oficialidade às reuniões das Subcomis-

sões. Terceiro, queria propor, como participante dos debates, inicialmente, que se remetesse ao Ministério dos Transportes, à pessoa do Ministro, a fim de que ele designasse quem deveria vir tratar, numa sessão, de todo o assunto do transporte, a visão governamental do problema dos transportes em todas as áreas. Ele é que designa as pessoas. Identicamente no MDU, onde poderá e deverá ser lembrada ao Ministro a conveniência do CNDU, que é um órgão ligado a ele, de vir também como participante. Ao setor empresarial, que seja destacada uma sessão para tratar, não só do transporte, que a Câmara também acolhe e abriga os segmentos que produzem as obras ligadas ao transporte, como também a parte habitacional, que seria a reivindicação para o dia 5.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – ...e para o transporte na área urbana, que tivéssemos duas audiências específicas. Uma audiência com o Ministro exige certas formalidades, não só a disponibilidade de S. Ex.^a, mas inclusive haverá perguntas que não as escolhidas.

A minha sugestão a ser debatida aqui no Plenário é de que tanto o Ministro dos Transportes como o do Desenvolvimento Urbano fossem convidados a comparecer aqui, e nós cuidaríamos de apresentar as questões a serem formuladas a ambos os titulares do Ministério do Governo Sarney.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Cardoso): – Dado o número de sugestões, já as devemos ir digerindo para irmos encerrando, também, as etapas.

Em relação à primeira rodada, onde o Constituinte Joaquim Francisco sugeriu um roteiro já bastante amplo, gostaríamos, então, de, ouvido o Plenário, indicá-lo para assumir o fornecimento desse material para a Comissão.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Poderia haver, quem sabe à tarde, uma reunião com o Presidente Ulysses Guimarães, para trocar algumas idéias sobre esse roteiro. Nós o mandaríamos datilografar. A bibliografia que já existisse já saiu.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estes serão distribuídos também aos Constituintes.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – O trabalho já quase terminado que fiz é que facilita um pouco mais, porque retiraria, dos textos constitucionais, a matéria pertinente à Comissão. É apenas uma maneira mais fácil. Ter que manusear 10 ou 12 Constituições e retirar delas a matéria específica sobre a Comissão é um trabalho um pouco mais técnico.

Sr. Presidente, complementando só com uma última sugestão, ao mesmo tempo me parece que vamos ter que, quando se discutiu em plenário a questão dos Deputados – naquela época até se discutiu constituintes de 1º e 2º grau, quer dizer, aqueles que participariam da Comissão de Sistematização e os que participariam das outras Comissões –, então, optou-se por uma forma democrática de se criarem as Comissões e Subcomissões.

Mas, me parece que a questão de convocação de entidade, de Ministro e tantas outras colocações será sempre tendente a ser realizada pela Comissão. Vai se iniciar aí um processo de certo, não diria choque porque a Comissão é a mesma. Mas o Ministro dos Transportes, o Ministro do

Desenvolvimento Urbano, a Associação dos Prefeitos que foi falada agora, irão comparecer à reunião da Comissão.

Parece que vai haver sempre essa tendência para que as reuniões com a Subcomissão específica sejam de caráter informal. Já começa a aparecer essa primeira questão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu discordo, porque aqui as matérias são objetivas. Nós vamos tratar de transporte e vamos tratar do assunto urbano. Então, só dois Ministros, diretos. Agora, na questão urbana, aí temos o Ministro da Reforma Agrária, teremos o Ministro da Agricultura e outros Ministros; o das Minas e Energia, aí será um todo, aí será uma discussão.

Aqui não; aqui são específicas. Nós precisamos de elementos e da presença do Ministro. Ele, como responsável pelo cargo executivo, tendo todos os dados que nós não temos, precisamos dele aqui, agora. Depois, não precisaremos dele lá mais não, na questão urbana. A Comissão pode até querer ouvi-lo novamente, mas nós precisamos dele agora, no momento, assim como a reforma agrária precisa do Ministro Dante de Oliveira, e do Iris Resende agora, porque agora está sendo discutido especificamente, reiteradamente, o problema da reforma agrária, da questão fundiária. Agora é que o Ministro Iris Resende tem condições de colaborar, fornecendo dados para a Subcomissão.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Eu entendi, mas é porque, do ponto de vista jurídico, a Comissão trata dos assuntos das três Subcomissões. Então, a Comissão, quando convocar, eu não sei qual o critério que foi feito entre o Presidente da Comissão e o Presidente da Subcomissão. Então, as Comissões terão oito audiências com "n" entidades. Estão, essas audiências com a Comissão serão mais amplas. Alguns tratarão do problema da intervenção do Estado, do direito de propriedade, que são assuntos que são gênero do qual a espécie é o direito de propriedade urbana, o direito de propriedade rural.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Lá, eu discordo. Eu acho que vai haver menos a presença dos Ministros. Nas Subcomissões elas são mais importantes do que na Comissão em geral.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Levantei esse ponto de vista não foi nem para discussão teórica, apenas do ponto de vista prático, como é que alguns irão se colocar. Por exemplo, agora, das 4 entidades a que o Constituinte Manoel Castro tinha se referido, uma delas, a Associação dos Prefeitos, ele veio para a reunião da Comissão, não é verdade?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Subcomissão!

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Aí tem alguns detalhes que precisariam ser levantados, pelo menos. Primeiro, o Regimento é explícito, no art. 16:

"Os Ministros de Estado e dirigentes de entidades da Administração Pública poderão comparecer perante às Comissões, quando devidamente convidados para prestar informações acerca do assunto relacionado com a elaboração do projeto de Constituinte."

Ele fala "Comissões."

Há um outro artigo que se refere a organizações e instituições da sociedade. Não fala especificamente do Governo ou das instituições públicas. Mas eu acredito que, dentro da nossa necessidade, nós podemos decidir e também da anuência de um Ministro comparecer aqui, de ser convidado...

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Antes de tudo, eu levantei essa questão exatamente por força do art. 16 e do art. 17, porque os Ministros comparecerão diante das Comissões, e nós somos integrantes de uma Comissão, a Comissão da Ordem Econômica.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu não tenho dúvida de que a Subcomissão que trata especificamente da questão urbana teria até uma precedência de convocação dessas áreas, porque ela tem a responsabilidade de levar este assunto, estudando, à Comissão.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria de lembrar aqui que o art. 11 das sugestões das Comissões fala de um modo mais formal do convite ao Ministro, inclusive é feito pelo Presidente da Assembléia Nacional Constituinte.

"Convite ao Ministro de Estado para comparecimento às Comissões: ser-lhe-á comunicado pelo Presidente da Assembléia Nacional Constituinte com a indicação das informações pretendidas, para que sejam estabelecidos data e horário da reunião."

Aí faz remissão ao art. 16 do Regimento; quer dizer que há uma formalística, uma coisa mais formal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Isto dentro, realmente, de uma exigência maior. Agora, existem Ministros que já estão consultando a Comissão, através da Presidência, no sentido de vir aqui debater, e tal, espontaneamente até.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, eu acho que quando se menciona o Ministro, é no que ele representa em termos de Ministério. Eu acho até que é muito pertinente essa observação do Constituinte Joaquim Francisco que na Subcomissão ele designe funcionários que tratam dos temas. Venha o Diretor-Geral do DNER para tratar do assunto rodoviário, venha o setor da Portobrás, para tratar de assunto ligado a transporte fluvial na Subcomissão. Mas o Ministro é que tem que designar que pessoas deveriam vir para a Comissão para nos dar subsídios. Se o Ministro quiser vir, nada obsta. Nós não temos poder de convocação do Ministro, pelos termos do nosso Regimento Interno, mas eu acho que o Ministro deve dar os elementos para a informação da Subcomissão no que concerne a sua área. Mesma coisa com relação ao MDU. Se não vem o Ministro, ele irá designar os diversos setores do MDU que lidam com habitação. É isso que me parece pertinente. Se o Ministro quiser vir, nada obsta.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O convite deve ser feito ao Ministro.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – E com informações às Subcomissões. O convite seria: se o Sr. quiser vir, será muita honra,

se não, o Sr. designe pessoas para aqui vir, para nos dar informações nas diversas áreas envolvidas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Informalmente se pode consultar, telefonar para o Ministro, telefonar e convidar pessoalmente, informalmente. Não protocolar. E se tiver a anuência aí se fará dentro dos protocolos, dentro do Regimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu acho que essa questão pode ser encaminhada desta forma.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – A título de colaboração, esse roteiro que está a ser tratado se poderia ser feito hoje, numa reunião ao final da tarde, ou hoje à noite, para que amanhã pudessemos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Esta decisão deve ser tomada pelo plenário, quando achar conveniente.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – O roteiro que foi estabelecido hoje à tarde numa reunião. Marcamos fazer uma reunião e estabeleceríamos aqui o roteiro a ser seguido ainda hoje para que amanhã pudessemos encaminhá-lo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E a respeito de problemas de habitação e saneamento são áreas, hoje, que estão completamente desligadas do MDU. Só a título de esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vamos avançando nesse nosso roteiro e eliminando questões levantadas. O Constituinte Ponte sugeria o dia 5, para o convite para a Câmara? Cinco? Não tendo nenhum compromisso para esse dia, 5, poderíamos firmar já, para eliminar esta questão? Fixaríamos, então, para o dia 5, todos concordam? O convite para o comparecimento da Câmara Brasileira de Construção?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de saber o seguinte: isso seria uma audiência pública oficial?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – De acordo com o Regimento?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E nós iríamos ouvir somente a Câmara Brasileira de Construção ou haveria outras entidades?

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Constituinte José Ulisses, a Câmara Brasileira congrega todas as entidades brasileiras que trabalham com a indústria da construção, os sindicatos dos diversos Estados, os sindicatos de representação nacional. De forma que, automaticamente com ela estarão aqui presentes todas as entidades que, de um modo ou de outro, produzem a indústria da construção, no setor de transporte, na habitação, no saneamento etc. Os sindicatos de Minas Gerais, por exemplo, todos são filiados à Câmara Brasileira da Indústria da Construção, estão produzindo trabalhos lá, em Comissão conjunta da Câmara, de forma que com isso acho que simplifica, que automática-

mente estão aqui, virão representantes dessas entidades já que a audiência é pública.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Quer dizer, então, que a Câmara Brasileira viria aqui, a entidade com os seus representantes, e mais? Então, teríamos aqui a CECOV, a ADEMI, do Rio de Janeiro?

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Todas essas entidades são membros da Câmara Brasileira da indústria da Construção; e automaticamente estão falando por intermédio dela própria.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Formalmente a Câmara representa todas essas entidades que citei. Agora, na prática, nesses convites ou nesses entendimentos nós podíamos solicitar a elas que viessem, não apenas os seus Presidentes como também, os representantes de alguns Sindicatos.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Exatamente a Câmara é constituída de um Conselho que são os presidentes dessas entidades. São 25 membros, presidentes dos principais sindicatos do Brasil, além do Conselho Deliberativo, que é constituído de todos os presidentes das entidades a ela filiadas. Se nós formos convidar entidades estaduais isoladamente, nós vamos criar critérios que certamente não atingiremos. Porque há a CECOV em 20 Estados. Não existe nacional. Há CECOV em cada Estado. Os sindicatos de construção são de cada Estado. A entidade nacional que congrega todos eles é exatamente a Câmara Brasileira da Indústria da Construção. E eles automaticamente vão estar aqui. Nós temos um clima total. Os sindicatos que são filiados à Câmara estão produzindo trabalhos a fim de trazê-los para o grupo de trabalho.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas, Ponte, o que nós estávamos discutindo, o meu problema é o seguinte: a Confederação Nacional das Indústrias – o nosso Constituinte Albano Franco é o Presidente – ela congrega todas as Federações de Indústria do Brasil. Mas quando você vai tratar especificamente de indústria, normalmente se ouve a FIESP, de São Paulo, que é a mais poderosa; tanto é que o Governo quando fala, fala com a FIESP. O Ministro da Fazenda vai a São Paulo e fala com a FIESP, porque ela tem o poder maior.

Acho que para uma audiência pública, regimental, a esta Câmara trouxesse essas entidades mais poderosas do setor, em conjunto. Se você traz aqui a Confederação Nacional dos Industriais Brasileiros, a Confederação Nacional das Indústrias, mas a FIESP tem uma posição totalmente contrária. A FIESP é 70% de toda Confederação. É esta a colocação: a FIESP é mais poderosa que a Confederação Nacional das Indústrias. O que o Governo faz é muito criticado porque ao invés dele ouvir a Confederação ele ouve a FIESP, em São Paulo, porque o que vai-se resolver lá, resolve para o resto do Brasil. O que eu quero dizer é que se traga a Associação Brasileira da Construção Civil, mas se traga também a CECOV e a ADEMI, do Rio de Janeiro. A ADEM, do Rio de Janeiro, é poderosa. A CECOV ou outra, em São Paulo, não sei qual é mais poderosa; mas deve haver uma associação, em São Paulo, pode-

rosa. A construção civil em São Paulo e no Rio de Janeiro é 50%.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Permite V. Ex.ª?

O Vice-Presidente da Câmara é o presidente da ADEMI, do Rio de Janeiro; do sindicato do Rio de Janeiro, é outro; da CECOV, é outro. Eles vão estar todos aqui: o Conselho da Câmara da Construção Civil, os presidentes das entidades. Todas essas entidades estarão aqui porque a Câmara são essas entidades que se mencionou e mais as dos pequenos Estados, que têm suas peculiaridades que também querem ser ouvidas. Com isso, ouviremos todos, porque estarão aqui os conselheiros convidados.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de fazer uma sugestão complementar para o dia 5, de que estivesse aqui presente, que se fizesse o convite ao Diretor da Carteira Habitacional da Caixa Econômica Federal. Que eles estivessem aqui nesse mesmo dia e participassem também.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Para mim, não há inconveniente nenhum. Quando se mencionou que o saneamento e habitação estão fora do MDU, a rigor não estão; teoricamente tem uma Secretaria de Saneamento lá no MDU, como tem de habitação, etc. Na verdade, a Caixa Econômica Federal é que tem as atribuições, hoje, de fazer a implantação daquilo que o BNH tinha em termos de PLANASA, de saneamento básico e de habitação. Acho que além do MDU, a Caixa Econômica Federal é imprescindível que participe, talvez na mesma audiência em que venha o MDU. Claro está que se a Caixa e o pessoal da Caixa ligado, que não é o Flávio Peixoto, porque o setor dele só cuida da habitação da parte de saneamento é outro diretor. E acima do Flávio Peixoto, inclusive, tem o Vice-Presidente que cuida do problema habitacional, que é o Maurício Iotti e acima dele tem o Presidente da Caixa. Quem mais está com a problemática do dia-a-dia é realmente o Ministro Flávio Peixoto, que eu diria que é com quem mais se trata hoje do problema habitacional. O problema de saneamento já é outro, que acho que deveria estar também, porque é um dado importantíssimo.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Já que vamos ouvir a Câmara da Habitação oficialmente, todo o problema, está certo ouvirmos os responsáveis da área no Governo, que eles estejam presentes a essa reunião, para alguma informação, para algum esclarecimento. Qualquer membro da Subcomissão que quiser uma informação, como é o planejamento da política governamental para o setor de habitação, para o saneamento, só um elemento encarregado do setor; se há estudos para daqui a 10 anos, 20 anos, 30 anos. Precisamos de esclarecimentos para fazer o nosso juízo. Para quê? Vamos fazer nossa redação e vamos trabalhar em cima de informações, com maior conhecimento de causa.

A minha sugestão é que se fizesse simultaneamente, no dia 5, o convite a esses representantes do setor de habitação do Governo. Creio eu que eles terão o máximo prazer e ficarão muito contentes por estarem aqui presentes, colaborando conosco nesta Subcomissão. Tenho certeza que o Presidente Marcos Freire, o Ministro Flávio Pei-

xoto e outros que não conheço, têm interesse, e realmente são políticos, em participar.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Claro está que muito nos honrará. Eu só gostaria de lembrar que deve haver uma sessão específica. Além deles virem aqui, o que muito nos honrará...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – No mesmo dia.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Mas acho que não vai dar tempo a Caixa trazer todas as suas informações, o MDU trazer todas as suas informações e o Ministério dos Transportes trazer todas as suas informações.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Transportes, não. É só o setor habitacional. Já que vem a Câmara da Construção Civil, vamos trazer o pessoal da Caixa Econômica Federal.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Mas, já, para eles trazerem as informações?

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Acho que além de eles eventualmente virem, deve haver um dia específico, porque há muitos dados. São 8 sessões. A quem iremos ouvir, se não ouviremos a entidade governamental?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E o problema ferroviário? E o problema do transporte aéreo? O problema do marítimo? O problema do transporte de...

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Esses problemas, comparativamente ao problema urbano, são absolutamente em termos constitucionais. O problema urbano e o problema de saneamento, que estão com a Caixa Econômica Federal...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eles viriam aqui, Constituinte Ponte: apenas a Câmara Brasileira estaria presente; qualquer informação, eles colaborariam.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Não há dúvida. Não é isto que estou dizendo. Acho que além disso, eles têm um quadro de informações. Na minha opinião é indispensável que eles venham aqui trazer um testemunho, uma exposição longa. Na minha opinião, na minha visão, toda a problemática da Caixa é que ela operacionaliza todo o problema de saneamento, que é uma coisa gravíssima.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – demos fazer 20 minutos de exposição e ficar duas ou três horas debatendo com eles, depois, informalmente. A Câmara Brasileira da Construção Civil, o Presidente da Caixa Econômica Federal, o Flávio Peixoto, que é da área habitacional – podemos ficar debatendo à noite, sem estar preso ao regimento. É esta a minha sugestão, que não ficasse só na Câmara; aproveitasse a oportunidade e trouxesse as outras entidades representativas também.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Acho que com a sugestão do Constituinte Ponte, nós vamos ouvir a visão empresarial. A outra, seria a visão governamental. Não podemos nos esquecer que temos que ouvir o setor representativo

em termos de população de associações. Temos as três visões. Não sei como poderíamos conciliar, nessa reunião do dia 5, a visão empresarial, com a visão governamental. Para melhor formarmos o nosso juízo, eu concordaria aqui com o Constituinte Ponte: teríamos que extrair o que a visão empresarial teria a nos dizer, depois ouviríamos a Caixa Econômica, tendo em vista a política habitacional que faz, o Ministério do Desenvolvimento Urbano e depois teríamos que ver toda aquela visão de população organizada, como eles vêem tudo aquilo, como sentem o problema, como eles colocam o problema, porque aí teríamos os três ângulos da questão, para formarmos o nosso juízo.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A minha sugestão é a seguinte: nós daríamos tempo para o representante de bairros, os inquilinos, os compradores, a quem mora. Cada representante, tantos minutos. O pessoal governamental, tantos minutos, etc. Fariamos um debate amplo, todos participando. É esta a minha idéia.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Seria bom lembrar quais são as 8 audiências, com que vamos nos ocupar. Vamos ver quais são as 8, as principais propostas das entidades.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Se essas reuniões fossem ao final da tarde daria mais tempo, que poderia se prolongar, porque a tarde temos Plenário e pela manhã trabalharíamos aqui, em grupo fechado, de acordo com o roteiro preestabelecido. Quero esclarecer que com a extinção do BNH, toda a parte de saneamento e urbanismo foi deslocada para a Caixa Econômica, foi incorporada. É notório, é por demais conhecido que o MDU está por demais esvaziado, ou seja, a Sema – Secretaria do Meio Ambiente – e um outro órgão, que me falha a memória.

Além da Câmara, da Ademi, temos que trazer aqui a Confederação Nacional de Transportes de Carga, as federações comunitárias, devem estar presentes, e têm sugestões a dar. Acredito que se reuníssemos a Câmara Brasileira da Construção, a Cencov, Ademi e a Caixa seriam o bastante, porque só temos 7.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Achamos que poderíamos estabelecer isso se o Plenário assim aprovar e nos reunirmos à tarde, embora a duração das Comissões tenha um prazo estabelecido de três horas, mais ou menos. Seria, no caso, de 9 às 12 horas e também à tarde, por um período igual; caso houver necessidade, pode-se prorrogar até o limite que se desejar e o tempo for possível.

Á indagação do Constituinte Pontes, colocáramos que algumas organizações são do Estado, já foi dado ao conhecimento da Subcomissão; outras, foram sugeridas pelos Constituintes; também estão elencadas; e outras mais estamos neste debate apontando: é o caso das organizações populares, é o caso de outras organizações que nem se candidataram e nem foram sugeridas ainda formalmente. Podemos listar tudo isso agora, hoje, e aprovar o roteiro em função dessas indicações.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria, Sr. Presidente, preliminarmente, de votar a minha sugestão, em que o setor de transportes é dividido em quatro setores: o marítimo,

aéreo, ferroviário e rodoviário. E o problema urbano: metropolitano, habitação e saneamento, ecologia.

Não podemos ouvir duas, três, quatro entidades do setor marítimo, sem ouvir nenhuma entidade dos setores ferroviário, rodoviário e transporte urbano. E vice-versa, não podemos ficar discutindo só sobre habitação.

É preciso fazer o roteiro baseado em todos os setores.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sugestões concretas sobre o assunto: começaríamos pelo setor de transportes, considerando que o transporte é secundário em relação à questão urbana.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O Brasil pagou 4 bilhões de dólares, o ano passado, de frete.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quem convidaremos para falar sobre o transporte marítimo?

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Há uma entidade, de longo curso, que tem interesse. Acho que ela e outros armadores estariam aqui no mesmo dia.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A minha sugestão com relação ao problema das audiências é de que pudéssemos dar um tratamento, por exemplo, na área urbana vamos chamar o setor empresarial, que vem representado pela Câmara Brasileira de Construção Civil e estamos diligenciando, informalmente, parece-me que o Constituinte Ponte se comprometeu com isso, de que a Câmara viesse. Na área do transporte, vai ser mais difícil, mesmo porque a própria setorialização nos obrigaria a ter uma visão de cada um desses setores. Na minha sugestão, na prática é que chamássemos, por exemplo, a área empresarial e aí não apenas numa audiência, embora essa audiência fosse informalmente dividida pelas diversas pessoas...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Na área de transporte, qual seria a sugestão?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Uma para as empresas aéreas, uma para o setor rodoviário, uma para o setor ferroviário e uma para o setor marítimo. Portanto, só uma audiência. Fariamos uma audiência, para efeito formal e essa audiência seria subdividida em quatro, de duas horas cada.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Aérea, marítima, ferroviária e rodoviária?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Os Srs. não estão entendendo; consideram uma só, para efeito formal, e poderá ter oito, não mais de oito. Na prática, seriam reuniões informais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós sugerimos que fosse definido esse setor de transporte, para depois passarmos ao setor da questão urbana.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Precisamos saber quantas pessoas vão tratar da questão urbana.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Vamos colocar umas três ou quatro pessoas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Acho que cabem três, devido à complexidade.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – É transporte rodoviário, é transporte urbano, é transporte de carga.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A minha sugestão é que ouçamos quatro da urbano e quatro da transporte; divide-se igualmente.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Acho que a urbano é mais complexo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A questão urbana é muito mais complexa. Transporte a rigor não deveria nem estar constando como título aqui, porque a questão urbana compreende habitação, saneamento, segurança. Quanto a transporte é um subtítulo da questão urbana.

Foi distribuído o calendário, com os seguintes prazos: a começar pelo dia 9 de abril, o prazo base; o período da Subcomissão, 45 dias – Art. 17, parágrafo 4º.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Bastaria isso. Temos, então, 30 dias para concluir o trabalho da Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Trinta dias, com ou sem discussão preliminar, o Relator da Subcomissão irá elaborar o relatório com o anteprojeto e realizaremos cinco a oito reuniões para audiências públicas.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Temos trinta dias de prazo corrido, que significam, na realidade, para sermos realistas, 23 e 4 dias. Nesses 24 dias, temos que distribuir, retirando só o domingo, imaginando que vamos trabalhar no sábado pela manhã, à tarde e à noite. Então, teríamos 23 ou 24 dias para fazer essas 7 audiências que nos restam. Estou tentando acomodar o prazo, porque o Relator também tem que ter, parece-me, umas 48 horas para concluir o trabalho. Então seriam 22 dias.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Dia 11 de maio será a apresentação do relatório com o anteprojeto.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Essa reunião do dia 5 estou achando muito longa, porque vamos fazer uma reunião no dia 5; dia 6 é o último dia.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Vai ser prorrogado esse prazo.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Dia 6 é o último dia para apresentação de propostas e dia 11 tem que ser votado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Dia 11 é a apresentação. Depois, tem 2 dias para publicação dos avulsos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Já foi prorrogado esse prazo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Distribuição dos avulsos, dia 14 de maio e 5 dias discussão e apresentação de emendas pelos membros da Subcomissão. Isso vai até o dia 19. O dia 19 é encerramento das discussões.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Será para o relatório final do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – E daí, 72 horas para o parecer do Relator; a partir do dia 19.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, o que estou querendo externar aqui de forma direta e objetiva é tentarmos, nesse tempo que temos, excluído o domingo, só para efeito de raciocínio, pode ser até que o Plenário decida trabalhar sábados e domingos. Nós teríamos 22 dias para distribuir essas 7 reuniões, a apreciação das nossas sugestões que estão chegando e irão chegar em número ainda maior e dar um prazo ao Relator de 48 horas para ele apresentar o relatório final, só para efeito de ver o princípio, meio e fim da organização final do processo. Creio que isso já é preocupação do Presidente, mas como estamos discutindo em termos de montar hoje o roteiro e o relatório global dos trabalhos, ele teria que distribuir tantas audiências em tais cidades, tantos dias para apresentar as propostas, as Comissões que iriam, em grupo de 1 ou dois, auxiliar o Relator em algumas matérias e, enfim, o relatório final do Relator, que seriam 2 ou 3 dias, que irá depender da velocidade do Relator. Vinte dias é um prazo curto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos que atropelar o calendário.

Está em discussão a distribuição das audiências públicas. (pausa.)

Proceder-se-á distribuição das listas de audiências públicas.

A sugestão encaminhada concretamente é que se ouça, em uma audiência, as diversas áreas de transportes: aéreas, marítimas, ferroviárias, hidroviárias.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Peça a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – V. Ex.^a tem a palavra.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A minha sugestão é que num dia qualquer, 29 de abril ou 4 de maio ou 6 de maio, façamos uma audiência. Esse dia seria dedicado a audiência. De 9 às 11 horas entram os marítimos; de 11 às 12h30min, os ferroviários; depois, o aéreo. E que se considerasse isso, porque a minha sugestão completa é que tivéssemos 5 audiências do setor de urbanismo – já tivemos uma – e que ouvíssemos o Clube de Engenharia, de maneira informal, ou as entidades dos engenheiros que se propusessem a vir – inclusive, são importantes para a área ambiental. Dividiríamos um grupamento em 5 audiências: um seria o das entidades de profissionais liberais; o segundo, o dos moradores, dos mutuários, das associações de bairros.

Ficariamos com a sugestão do nosso companheiro Constituinte Sérgio Naya aqui ao lado, inclusive também foi sugerido pelo Presidente, que se chamem as entidades que participaram mais ativamente da discussão do projeto de desenvolvimento urbano. Inclusive a minha sugestão, desde o outro dia, era no sentido de que se tomasse a iniciativa de fixar uma data para se constatar com essas entidades, porque o seu poder de mobilização é relativamente menor do que o da área empresarial.

Assim, haveria uma audiência das entidades de profissionais liberais; uma, dos moradores e

mutuários de associações de bairros; outra, do grupo empresarial, a qual já está certa para o dia 5; e a outra seria, se confirmarmos hoje, a associação de municípios, de prefeitos, considerando tudo isso uma única audiência, embora sejam separadas, porque as entidades são à parte. Poderíamos pedir, informalmente, à ABM e às outras entidades.

Finalmente haveria uma parte do Governo. Acho que na questão urbana, independentemente da questão do papel operacional do MDU, ser ou mais substantivo, historicamente, o MDU é que vem se preocupando com a parte mais substantiva.

A matéria constitucional que vamos debater, envolvendo temas como o problema da propriedade, o problema do sistema tributário progressivo, o problema da própria gestão democrática, que foram itens debatidos aqui com os arquitetos, é para mim muito mais substantivo do que a parte operacional do setor habitacional e de saneamento. Assim, acho que o MDU é fundamental, mas eu consideraria as entidades de Governo como um outro grupamento, ficando de acordo com a sugestão da nossa colega a Constituinte Myrian Portella, no sentido de que tenhamos 5 grupamentos, ao invés de 4: o Governo, a nível federal; as entidades de profissionais liberais; os moradores das associações comunitárias; os empresários; e a parte que poderia ser considerada ou não informal, da questão dos municípios e prefeitos. Com isso, cobriríamos as 5 áreas do setor urbano.

No setor de transporte, haveria uma área empresarial propriamente dita e uma outra área seria do Governo. Neste caso, acho que o plano da EBTU já está no MDU, é uma entidade importantíssima para a questão do transporte, já que é uma questão exclusiva do setor urbano. E até mesmo a questão da CBTU que, mesmo sendo ferroviário, abrange cidades importantes como Rio e São Paulo, onde estamos convivendo permanentemente com o problema do transporte ferroviário – recentemente, o episódio da Central do Brasil fez tornar momentosa essa questão. Então, uma parte da área de transporte do Governo já está na área urbana. Mas, independente disso, acho que teríamos que ter um setor de Governo, na área de transporte e um setor empresarial. No entanto, tenho dúvida – e preciso da colaboração dos nobres Constituintes – sobre quem seria o terceiro segmento? Ao setor de usuários cumpre esclarecer isso. O setor de transportes da área urbana é muito complexo. O setor de carga teria algum órgão sindical? O que é extremamente complexo. Só o setor marítimo, por exemplo, tem não sei quantos sindicatos, e nenhum deles, talvez, represente aquilo que seja o sentimento do universo. Este seria o terceiro segmento.

Se definirmos esses critérios, teremos os grandes segmentos, estando as oito audiências definidas por estes segmentos maiores e, dentro de cada segmento, faríamos reuniões informais ou formais, de acordo com as nossas possibilidades de agenda, em termos de data. Esta é a sugestão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Na proposta de S. Ex.^a com relação à questão urbana, S. Ex.^a se esqueceu de uma entidade hoje muito importante no mundo moderno, quanto ao problema da área verde, do meio ambiente

e acho que deve aqui comparecer; não podemos ouvir todas as entidades sem ouvir os representantes do verde, o chamado Partido Verde.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A minha sugestão foi que ouvíssemos as entidades de profissionais liberais. Existe uma série de entidades voltadas, inclusive com estudos concretos, como a própria SBPC, quanto à questão do meio ambiente, e outras entidades que deverão ser ouvidas neste sentido.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Neste caso é uma entidade específica, não importando a profissão. Com relação ao problema do transporte, acho que temos que ver o problema mais sério, hoje, para o Brasil – e não para o usuário internamente, mas para as relações internacionais – que é o problema do marítimo. Realmente, temos vários problemas: a evasão de dólares muito grande, o problema da SUNAMAM e o dos estaleiros. Acho que devemos ouvir essa classe, a dos marítimos.

Devemos ouvir uma entidade empresarial, por exemplo, no setor de transporte e, simultaneamente, na mesma sessão, ouvir um representante do Governo. Não é preciso ouvir somente o empresário, a entidade representativa, o sindicato, a federação. Simultaneamente podemos ter presente, ou logo após, na mesma audiência, um representante do Governo, um ministro ou que ele indicar para representá-lo. Ouvir-se-ia o Governo e a entidade representativa da classe, os interesses rodoviários, ou transporte. Esta é a sugestão que indico para todos os setores, no sentido de agilizar.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Acho que a idéia do Constituinte José Ulisses de Oliveira é convidar, no dia em que houver o debate com os empresários, por exemplo, as autoridades públicas que tratam do assunto, e que farão a sua discussão, num outro dia, para estarem presentes aqui, podendo até intervir. Não há dúvida.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – No dia em que vier aqui o representante da indústria de ferrovias, do sindicato de ferrovias, vem aqui também o Presidente da Rede Ferroviária Federal. O Presidente vem aqui trocar idéias conosco e, para qualquer informação, ele estará aqui, bem como o representante do Sindicato da Indústria de Máquinas, por exemplo. O mesmo ocorrerá com o setor naval, vindo simultaneamente o Governo, para dar algum esclarecimento, porque o empresário virá aqui para tratar dos seus interesses e os da sua classe, o que está certo. Há ainda o problema dos representantes dos sindicatos dos empregados dos navios, dos estaleiros. Essa classe também tem que ser ouvida, para que ouçamos o lado contrário, o lado contraditório.

A SRA CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Até o presente momento, ainda não consegui situar o problema do marítimo, o problema do rodoviário, dentro da questão urbana.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Dentro da urbana, não. É uma outra questão.

A SRA CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Acho que, fundamentalmente, estamos tratando da questão urbana. Se vamos chamar o sindicato

dos marítimos, naturalmente eles vão trazer seus direitos, vão postular os direitos, vão tratar muito da questão de trabalhadores do que da questão urbana.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas é interessante. Por exemplo, a DOCENAVE tem bandeira de vários países do mundo, que é da Vale Rio Doce, e que se instala em vários países do mundo, e seus tripulantes não são brasileiros, são da Birmânia, da Tailândia. E o problema do custo, pois não há Fundo de Garantia. Não vou discutir se a Vale Rio Doce está certa ou não, mas é um debate que teremos de trazer. A Vale Rio Doce, por sua vez, precisa ter lucro para distribuir seus dividendos a seus acionista e esta é uma questão da qual não vou entrar no mérito. Há interesse para quem trabalha nos navios, porque os navios de bandeira brasileira ficam aqui no Brasil e não lá fora, e se contrata tripulantes de outras nacionalidades. É uma questão que interessa.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tenho a impressão de que podemos objetivar. Se aprendi bem a sugestão do Constituinte Manoel Castro, de que a questão urbana poderia ser discutida em cinco audiências, que não precisaríamos significar cinco reuniões apenas, mas tantas quantas fossem necessárias, mas oficialmente, consideradas cinco e que pudéssemos prorrogar ou continuar no outro dia, com outra entidade e que fossem dedicadas três reuniões para tratar da questão dos transportes e já há sugestões de algum encaminhamento.

O Plenário concorda com esta proposta? Três para a questão de transporte e cinco para a questão urbana? Todos de acordo? (pausa.)

Aprovado.

Em relação à questão urbana existe a proposta de se ouvir o segmento dos profissionais liberais, e que já foi ouvido um segmento, portanto, teriam outros a serem indicados aqui; as organizações populares, e aí têm diversas formas; a organização dos empresários; associação de municípios e entidades governamentais. Poderíamos avançar por aí? Então, em relação a entidades profissionais, temos algumas solicitações encaminhadas e outras sugeridas.

Temos aqui a Federação dos Engenheiros do Brasil e Sindicato dos Engenheiros de São Paulo que estão – se propondo a discutir a questão de transporte, principalmente; a Associação Nacional dos Transportes Públicos, Associação dos Armadores e daí vem a Marinha Mercante, Sindicato Nacional de Empresas de Navegação Marítima, Associação Nacional de Transportes Intermodal e Global e de Transporte Oceânico e Agência Marítima.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, temos várias entidades representativas a nível nacional. Já ouvimos as entidades representativas dos arquitetos do Brasil, já ouvimos as entidades representativas da categoria profissional; agora vamos ouvir a dos engenheiros, para haver diferenciação, subdivisões, mas é quase tudo a mesma coisa; o curso básico é

o mesmo, já ouvimos essa área. Acho que não podemos mais ouvir profissional liberal, temos que ouvir as entidades representativas a nível nacional que representem do Amazonas ao Rio Grande do Sul. Temos poucas audiências.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, sugiro uma audiência para ouvirmos o setor de transporte rodoviário urbano e de carga; um para o setor marítimo e hidroviário; e mais outro para o setor aéreo e ferroviário.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Todos concordam com a sugestão de dedicarmos uma audiência para o transporte rodoviário urbano e cargas, um para o marítimo e hidroviário e outro para o aéreo ferroviário? Todos de acordo? (Pausa.)

Aprovado.

Agora, as indicações específicas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A terceira audiência para o setor aéreo e ferroviário. Primeiro, fizemos a divisão: três audiências para o setor de transportes e cinco para o setor urbano; agora temos que fazer a divisão da questão urbana que são cinco dias. Já temos quatro, já ouvimos um setor liberal, agora temos que ouvir por entidades, e parece-me que já foi aprovado aqui a do setor de habitação. Então temos, na realidade, três audiências.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Todos de acordo com as observações?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, está havendo um debate simultâneo de duas propostas. Minha sugestão é de que na área de transporte nós fizessemos três conjuntos de audiências, sendo uma na área empresarial. Há uma sugestão que eu respeito, embora discorde do nosso eminente Relator, no sentido de que as audiências pudessem ser feitas simultaneamente com as presenças dos setores público e privado, com o qual não discordo, mas acho que não podemos deixar de ouvir o setor governamental de transportes, através não só do Ministro, mas do que S. Ex.^a acha que deva ser representativo na área urbana, na área marítima, ferroviária, etc...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Perfeito: de pleno acordo, mas não fica excluído, acho que pode ser perfeitamente respeitada a questão empresarial.

O SR. CONSTITUINTE LEZIO SATHLER: – Sr. Presidente, estou recebendo aqui, acompanhando o raciocínio de S. Ex.^a Ali, sugestão para ouvirmos a área dos trabalhadores, representada pela CONTEMAF – Confederação Nacional dos Trabalhadores e Transportes Marítimos. Aéreos e Ferroviários, que seria a parte dos trabalhadores e que estaria incluída na mesma audiência.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito, de acordo.

O SR. CONSTITUINTE LEZIO SATHLER: – Está aqui; temos também o trânsito, que seria representado pelo próprio Conselho Nacional de Trânsito, o CONTRAN e pelo Departamento Nacional de Trânsito – O DENATRA – e o mesmo que tivesse o CONTRAN – estaria o DENATRA também.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, apenas para agilizar, sistematizar a nossa discussão, já foi aprovada a subdivisão e também aprovada, de acordo com a proposta do Constituinte Sérgio Naya, as divisões de transporte, por audiência. Agora, pediria ao Presidente que fôssemos discutir somente a divisão da questão urbana, em três, porque na realidade, já ficou aprovado aqui, a da Câmara Brasileira da Habitação, já foi a dos arquitetos; agora temos somente três audiências públicas para discutirmos, depois nós daríamos os nomes das entidades. Primeiro, discutir – já ouvimos habitação; depois saneamento, o problema do meio ambiente, etc... Vamos discutir quais as entidades que deverão aqui comparecer.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Tenho uma proposta sobre isso, Sr. Presidente; exatamente, as três audiências seriam o setor governamental, MDU e Caixa Econômica Federal numa sessão; segundo, setor dos municípios; e terceiro o setor dos mutuários, da comunidade, organizações populares. Completaria, com isso, as cinco audiências do setor que é mais ou menos a proposta que o Constituinte Manoel Castro tinha feito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Só gostaria de colocar que nós não deveríamos ficar limitados a um número exato de três reuniões. Podemos fazer dez reuniões e considerar três, desde que a gente prorrogue para o outro dia, por mais um dia, não temos essa limitação, acho que devemos trabalhar bastante liberados desse formalismo de três reuniões para isso ou aquilo. Se tivermos dez entidades e quisermos considerar uma audiência para dez entidades, podemos desdobrá-la em três capítulos, em três reuniões, não tem problema a limitação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Nessa audiência com a comunidade, com as entidades, o setor dos profissionais liberais também ficaria incluído nela: os mutuários, as comunidades e os setores de profissionais liberais. Certo?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O setor empresarial está marcado para o dia 5 de maio, terça-feira, às 9 horas. Agora, vamos discutir cada um dos representantes a vir aqui. No setor governamental, no de município, comunidade, pode-se participar de todas, pode-se escolher uma específica para participar. Quem quiser sugerir, pode fazê-lo que anoto. Caso contrário, fica na generalidade.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Os profissionais liberais já foram ouvidos.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, no caso das entidades profissionais liberais, do mesmo jeito que já ouvimos o IAB, com três entidades ligadas a esse assunto, que possamos ouvir outras categorias, inclusive, aqueles profissionais que tratam especificamente do meio ambiente. Existem algumas propostas concretas. Por exemplo; os arquitetos disseram que eles, as três entidades, na questão do meio ambiente se omitiam de fazer proposta, endossando a proposta da SBPC; o mesmo aconteceu com outras categorias profissionais. Eu vi, igualmente, dos economistas a mesma coisa. Então, há uma

Comissão que envolve especialmente o meio ambiente, pois estamos tratando do transporte, o que nada impede que profissionais liberais que, como outras entidades que tratam do meio ambiente, aqui compareçam. Nós podíamos, inclusive, convidar a própria SBPC que, a nível nacional, me parece está liderando essa questão do meio ambiente, pelo menos está sendo a entidade que tem sido apoiada por outras importantes entidades da vida nacional. Acho que isso não impede, eventualmente. Por exemplo: quanto à questão urbana, não vejo prejuízo à nossa Comissão trazer algum representante do meio jurídico, porque a questão jurídica que envolve a propriedade, que envolve o problema de desapropriação, que envolve o problema dos terrenos foreiros, é uma questão eminentemente jurídica, portanto nada impede de convidarmos o pessoal da OAB ou quem possa discutir essa questão. Vamos deixar em aberto, de acordo com as palavras do Presidente, para que na área de profissionais liberais, possamos ouvir outras entidades, e não dar por encerrado. Gostaria de ouvir a OAB sobre as questões jurídicas pertinentes ao problema da propriedade.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Gostaria também de ouvir a OAB.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Outro ponto aqui: dentro das linhas de entidades comunitárias, uma das entidades de nível nacional, que tem inclusive trabalhos publicados sobre a questão urbana, é a CNBB, que tem um trabalho publicado há mais de dois anos sobre a questão. São essas outras entidades, também, que devemos ouvir, de modo geral. Devemos ouvir essas outras entidades representativas. Acho que a CNBB, como a OAB, deveria ser ouvida sobre a questão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, essa proposta pode ser ouvida não dentro do Regimento. Acho muito bom ouvir a CNBB, a OAB, mas, informalmente, fora do esquema das cinco audiências públicas da questão urbana, porque são todas importantes, mas o que estamos mais diretamente ligados, o que temos mais necessidade, o dia-a-dia da questão urbana é o problema dos mutuários, do empresário que constrói. Estes precisam realmente, têm mais o que dizer, assim como tem a Caixa, como tem o comprador. O resto é mais teórico. A OAB vem dizer teoria de Direito, como advogado eu sei, mas o mutuário, o inquilino tem coisa a dizer para nós: o construtor, o que faz o loteamento, tem, coisa a dizer para nós; o Governo que empresta dinheiro tem coisa para dizer, diretamente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em relação à audiência do dia 5 de maio, às 9 horas da manhã, quem mais convidaríamos para participar? Apenas como expositor principal a Câmara. Mas alguém sugeriu que convidássemos outros órgãos.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Acho que convidando o MDU e a CEF podemos até fazer perguntas, colocações, mas não como tema específico do debate, a exposição das entidades produtivas ligadas ao setor habitacional, de saneamento, até de construção de estrada, que está tudo envolvido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não como expositores, mas como participantes.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Uma questão para esclarecer, Sr. Presidente. Eu gostaria de saber se o Constituinte José Lins, Presidente da Comissão da Ordem Econômica, já forneceu a V. Ex.^a a pauta das reuniões da Comissão da Ordem Econômica?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não chegou à Secretaria; ainda não recebemos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Porque poderia ser que S. Ex.^a, caso houvesse fornecido, já tivesse convidado algumas dessas entidades para a reunião da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que não há nenhum convite ainda oficial por parte da Comissão, até porque me parece que ela vai aguardar o trabalho aqui para depois iniciar esse trabalho lá, mas temos uma reunião já convocada pelo Presidente José Lins

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – No caso de haver a convocação pela Comissão, então nós teremos de compatibilizar a nossa agenda com a da Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Por enquanto, não há nenhuma incompatibilidade.

Em relação aos outros itens da questão urbana, relativos às comunidades SBPC, CNBB, Meio Ambiente há alguma sugestão de entidades, além dessas citadas? Da FAMERJ, a natureza dela; tem a FRACAB.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Tem a CONAN também que é a associação dos moradores.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – SBPC e CNBB também são considerados no mesmo capítulo de comunidades, representantes da sociedade. É o interesse pelo lado da sociedade. Todas essas organizações seriam convidadas numa, duas ou mais audiências; isso não teria nenhuma restrição. Há uma sugestão de calendário neste sentido, ou consultaríamos? Porque pelo nosso fluxograma, dia 11 terá que ser apresentado o Relatório; é o prazo limite.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Podíamos, possivelmente, estabelecer o dia 9, para que o Relator tivesse 48 horas para fazer o relatório.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – S. Ex.^a terá, agora o relatório final que deverá ser apresentado dia 25. Já é o encaminhamento do projeto, discutido, aprovado é redigido. O encerramento da votação será no dia 23 ou 24.

Poderíamos também ampliar, convidando o IBAM, a Associação Brasileira dos Municípios, a ABM, e os Prefeitos das Capitais. A reunião com os Prefeitos das Capitais poderá ser amanhã, às 17 horas, nesta mesma sala, e às 9 horas, pela manhã, a relativa ao BAN e ABM. Em relação às entidades tipo FAMERJ, FRACAB e outras desse gênero como a SBPC, CNBB podemos fazer mais de uma reunião. Uma audiência engloba mais de uma sessão.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, o que ficou acertado aqui é que convidaríamos entidades que trouxessem assuntos

substanciais, coisas mais concretas, e não entidades tipo CNBB, porque iríamos cair no vazio. Por exemplo: convidar a FAMERJ que é uma das mais atuantes no Rio, como a Associação de moradores da Ceilândia, precisamos ter substâncias concretas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim, ambas foram sugeridas, tanto a CNBB como as outras, a não ser que o Constituinte deseje fazer um veto, ou uma contraproposta, ou coisa desse gênero.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, acho que devemos ter a presença da OAB, da Igreja, ou ouvir a CNBB aqui, porque são importantes os serviços dessas comunidades, em todo o País. A CNBB hoje é tão importante, inclusive do ponto de vista funcional, pela experiência que já acumulou com as próprias entidades arrematadas. Não vejo nenhuma distinção entre elas. Devemos ouvir essas entidades em qualquer outra reunião, especificamente a OAB e a CNBB, porque na hora que formos discutir, por exemplo, a questão do uso social da propriedade, poderemos convidar para esta reunião a CNBB e a OAB para um debate conosco aqui.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Concordo com o nobre Constituinte, porque acho que a CNBB é de mais ampla importância, porque ela tem uma visão de vivência e um diagnóstico da situação. Acho que não podemos discriminar a CNBB porque ela tem, inclusive, documentos sobre estudos realizados. Nós temos que ouvir todos os lados.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Não há veto por parte do nobre Constituinte. Eu só gostaria de lembrar que só temos uma audiência aprovada para essa questão urbana, que é a da Câmara e estamos discutindo a segunda audiência, que seria das organizações populares, dia 4 de maio, segunda-feira.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, não pode antecipar o prazo? V. Ex.^a está deixando muito em cima da hora e eu, como Relator, terei dificuldades depois do dia 4 ou dia 5 de maio, porque ainda teremos que discutir. Caso contrário, não iremos discutir, vamos só ouvir o que as entidades nos dizem, e não haverá tempo para discussão. Então, seria melhor a gente passar a semana toda para depois só discutir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Mesa estava propondo apenas o que foi sugerido, isto é, uma única data. V. Ex.^a sugere outra?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Vamos, então, ouvir as entidades para depois discutirmos. Sugiro dia 27, segunda-feira próxima. Vamos trabalhar: trabalho em cima de trabalho.

A SRA CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Quer dizer, nós temos que apreciar as sugestões constitucionais que estão se avolumando.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Se propõe, então, que a segunda audiência das comunidades seja feita dia 27, segunda-feira.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Sr. Presidente, como bem falou a Constituinte Myrian Portella, nós estamos com problemas para analisar e apreciar as propostas constituintes que

continuam chegando. Se nós vamos ouvir e discutir, nos últimos dias, as audiências públicas, a que horas nós iremos discutir as propostas, votá-las e aprová-las?

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – No turno da manhã.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, sugestão para as organizações, comunidades e meio ambiente, dia 27, às 9 horas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente há o problema de não dar **quorum** na segunda-feira, como o caso que houve de uma outra subcomissão. Acho que esse problema de associações comunitárias, federais, o melhor dia para eles chegarem em Brasília, pela distância que existe é uma segunda-feira.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Acho que para as organizações populares se pode, sem querer, criar um clima para que elas não estejam aqui. O dia está muito em cima, a data também muito premente. Nós temos que ver que têm organizações que se deslocam da manhã para a tarde, outras não.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, como sugestão colocaríamos como última audiência.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Como última audiência, para se poder ter contato, assim é mais lógico.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Nós temos que votar, analisar e discutir as sugestões dos Constituintes, nós não podemos ficar no prazo final, até o dia 2, só com o problema das audiências públicas.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Nós podemos discutir, nas reuniões que sejam disponíveis, as questões que chegarem. Nos temos quantas sessões até o dia 5? É muito simples nós vermos: amanhã temos uma reunião. Depois, nós temos outra sexta-feira. E nesta semana não dá mais como convocar ninguém.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para o dia 4 foi levantada a hipótese de termos dificuldades de **quorum** às segundas-feiras. Mas podíamos fazer dia 4 à noite.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Sr. Presidente, eu voltaria a sugerir o seguinte: que de qualquer forma a Presidência da Comissão fizesse alguma correspondência a essas entidades que serão ouvidas e também para outras entidades, porque algumas não serão ouvidas. Talvez uma correspondência, solicitando o encaminhamento de sugestões que pudessem ampliar o universo de atuação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – peça a Secretária anotar isso, para depois providenciar. De acordo.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Quanto ao transporte, então, ficou distribuído nos 3 dias: marítimo, aéreo e rodoviário, nesta ordem. Agora, precisaria definir a quem convidarem cada uma delas. Depois, a questão urbana fica no dia 23 – os municípios e capitais; dia 4 a Caixa Econômica, e o MDU, à tarde, 17 horas; dia 5, às 9 horas, a Câmara e as entidades populares; dia 6 de maio, as comunidades. Já foi sugerida esta

data, e contestada pelo fato de ser muito em cima da hora, e as entidades populares serem as mais difíceis de se convocar.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Por levarem maior tempo para chegar até aqui.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Agora só falta decidir sobre as entidades. A empresarial está liquidada: o Governo, a Caixa e o MDU. E da área do transporte, a EBTU.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Da área urbana foi sugerida a Câmara.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Sr. Presidente, sugiro então uma reunião para continuarmos esses assuntos, para às 17 horas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A sugestão é para hoje à tarde, às 17 horas. Todos concordam? (Pausa.)

Aprovado.

Encerramos a reunião, e convocamos hoje para às 17 horas.

(Levanta-se à sessão as 13 horas e 7 minutos.)

ATA DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às dezoito horas e oito minutos do dia vinte e dois de abril do ano de hum mil, novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão de Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes Luiz Roberto Ponte, Dirceu Carneiro, José Ulisses de Oliveira, Joaquim Francisco, Gidel Dantas, Sergio Naya, Manoel Castro, Luiz Marques, e Gerson Marcondes. Havendo número, passou-se à leitura da Ata da reunião anterior, que foi aprovada e assinada pelo Senhor Presidente. A seguir, passou-se à leitura do seguinte expediente: ofício do Sr. Constituinte Eduardo Jorge, solicitando audiência da Subcomissão para ouvir o Padre Antônio Luís Marchioni e o Bispo de São Miguel Paulista, Dom Ângelo Sândalo. Em seguida o Senhor Presidente solicitou dos Senhores sugestões de nomes de entidades a serem ouvidas, obedecido Constituintes o calendário estabelecido na reunião anterior. Usaram da palavra, para apresentar sugestões dessas entidades, os senhores Constituintes: Sergio Naya, José Ulisses de Oliveira, Manoel Castro, Joaquim Francisco e Gerson Marcondes. Decidiu-se, a seguir, pela convocação das seguintes entidades: dia vinte e oito de abril, às nove horas – Federação dos Marítimos, Sindicato Nacional dos Armadores, Sindicato da Indústria Naval, Associação dos Armadores de Longo Curso, Federação dos Portuários, Sunamam e Lioyd Brasileiro; dia 29 de abril, às nove horas – Sindicato dos Aeroviários, Associação das Empresas de Grande Porte, Associação das Empresas Regionais, Correio Aéreo Nacional – CAN, Departamento de Aviação Civil-DAC, Infraero, Sindicato dos Ferrovários, Presidente da Rede Ferroviária Federal, Companhia Brasileira de Transportes Urbanos – CBTU; dia trinta de abril, às nove horas – Federação Nacional de Transportadores de Cargas, Empresas de Transportes de Passageiros: interestadual e intermunicipal, Sindicato dos Engenheiros de São Paulo; dia quatro de maio, às dezessete horas – Caixa Econômica Federal e

do Ministério do Desenvolvimento Urbano, os seguintes órgãos: Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, Secretaria do Meio Ambiente e Empresa Brasileira de Transportes Urbanos; dia cinco de maio às nove horas – Câmara Brasileira da Indústria da Construção, Associação Nacional de Empresas de Loteamento, Ademe e Secovi; dia seis de maio às nove horas – Associação de Inquilinos (Rio de Janeiro e São Paulo), Associação dos Favelados (Bahia). Após se discutir sobre se seriam convidados os representantes das Confederações ou das Federações, concluiu-se pela prioridade às Confederações, não excluindo a possibilidade de algumas Federações, de maior representatividade, serem ouvidas. Após esses debates, a Subcomissão decidiu pela convocação do Presidente da Confederação Nacional de Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, Sr. Aloisio Ribeiro e do Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre, Sr. Orlando Coutinho, os quais deverão comparecer nos dias destinados a audiências nas áreas de suas competências. A seguir, a Subcomissão deliberou solicitar audiência ao Ministro dos Transportes para, na segunda-feira, dia vinte e sete de abril, às dezoito horas, receber os Senhores Constituintes, integrantes desta Subcomissão. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, convocando outra, a realizar-se amanhã, dia vinte e três de abril, às nove horas, para juntamente com os Assessores Legislativos, debater sobre matéria constitucional, ligada à área de competência da Subcomissão. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e dois de abril de mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA 4ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, REALIZADA NO DIA 22 DE ABRIL DE 1987, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA ANEXO II, SENADO FEDERAL, ÀS 18:00 HORAS E 9 MINUTOS.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro aberta a reunião com a leitura da ata, da correspondência e, posteriormente, abertura dos debates.

Comunico aos Srs. Constituintes que está estabelecida na Ordem do Dia de hoje a questão relativa ao calendário, do qual participarão entidades e organizações ligadas à área dos transportes.

Solicito à Sr^a Marilda Borges Camargo, Secretária desta Subcomissão, faça a leitura da ata da reunião anterior.

(É lida aprovada a ata da reunião anterior.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Solicito à Secretária faça a leitura do Expediente.

(É lido o expediente)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Dado conhecimento do expediente aos Srs. Constituintes desta Subcomissão, passaremos, então, à discussão da nossa Ordem do Dia de hoje, que diz

respeito ao estabelecimento das organizações, das instituições que devem participar deste calendário estabelecido.

Portanto, está aberto o debate.

O Constituinte Manoel Castro nos informou, antes de sair, que teria um compromisso, mas que faria chegar à Subcomissão a informação do resultado do seu contato. Até o momento não recebemos nenhuma comunicação.

Nos dias 28, 29 e 30 serão realizadas as audiências relativas a transporte marítimo.

Peço à Secretária as solicitações da área marítima.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, gostaria de ouvir uma sugestão do Plenário.

Tenho em mãos quatro entidades que representam todo o complexo marítimo nesta questão da navegação brasileira. A primeira é a Federação dos Marítimos, que engloba todos os empregados que trabalham na construção de navios, tais como armadores, transportes, estivadores, portuários, carregadores etc. Esta Federação representa a classe dos empregados.

A segunda categoria se refere ao Sindicato Nacional dos Armadores, o Sindicato da Indústria Naval (construção de estaleiros). Esse Sindicato reúne toda a indústria naval; o Sindicato dos Armadores engloba todo tipo de federação. A entidade que tem maior interesse constitucional para efeito de voto no texto constitucional é a Associação dos Armadores de Longo Curso, que é um problema internacional.

Então são as quatro entidades representativas de todo o complexo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão em discussão as sugestões. (Pausa.)

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Este não é o problema marítimo, é problema da administração federal. Atualmente os portos estão sob a administração da Portobrás. Cabe à Portobrás a administração de todos os portos brasileiros, porque é uma empresa pública, vinculada ao Ministério dos Transportes, cujos empregados são regidos pela Legislação Trabalhista. Então, não têm interesse em outra participação. A presença dos sindicatos são empresas privadas dos marítimos: nacionais, internacionais. Agora, os estivadores e portuários, se não me engano, trabalham para a Portobrás.

UM SR. CONSTITUINTE: – Gostaria de trazer duas preocupações a esta Subcomissão. A primeira, no que diz respeito a administração dos transportes. A segunda, no que se relaciona ao regime trabalhista do pessoal portuário. Não sei se na Subcomissão com relação ao transporte, deveria ser ouvido...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para qualquer esclarecimento, peço aos Srs. Constituintes que façam suas anotações sobre os portuários.

UM SR. CONSTITUINTE: – Em todos os portos brasileiros há uma associação denominada União dos Portuários representativa dessa classe de tra-

balhadores. Não sei se há a Federação da União dos Portuários.

UM SR. CONSTITUINTE: – A Federação dos Marítimos engloba todos os setores.

UM SR. CONSTITUINTE: – Não. A indústria naval faz parte também.

Por exemplo, o empregado que constrói o navio faz parte da mesma Federação.

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

UM SR. CONSTITUINTE: – A Federação é a mesma. Quem trabalha na indústria naval não é marítimo e pertence à Federação dos Marítimos, quem trabalha no estaleiro não é marítimo. Tal como os bóias-frias, o trabalhador da guarita pertence à Federação dos Marítimos.

UM SR. CONSTITUINTE: – *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

UM SR. CONSTITUINTE: – É do meu conhecimento que nos portos existe a União dos Portuários que está vinculada à Federação das Uniões de Portuários. O porto do Recife, por exemplo, possui 2.800 filiados à União dos Portuários.

UM SR. CONSTITUINTE: – A informação de que disponho é que a Federação dos Marítimos engloba todos os trabalhadores ligados ao ramo de transporte naval. A Federação dos Marítimos engloba os trabalhadores de terra, isto é, aqueles que desempenham tarefas nos estaleiros.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, a título de colaboração, gostaria que V. Ex.^a incluísse a Sunamam. Tenho sugestões neste sentido, quando falava dos portuários.

Com relação à Sunaman, ela estava englobada aqui no Sindicato dos Armadores.

UM SR. CONSTITUINTE: – O objetivo principal da Sunaman é especificamente de traçar normas para a construção de navios.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Mantém-se a sugestão, para convidá-los a participar...

UM SR. CONSTITUINTE: – A minha sugestão é sim. No entanto, se eles fizerem parte da Federação é possível. Se não fizerem parte, aí é um problema de convite.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está sendo sugerida a presença das seguintes entidades: Federação dos Marítimos, Sindicato Nacional dos Armadores, Sindicato da Indústria Naval, Associação dos Armadores de Longo Curso, portuários, Sunaman e Lioyd. São as sugestões.

UM SR. CONSTITUINTE: – No dia 29 do mês em curso, haverá reunião com os rodoviários.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Faz parte também desta Subcomissão o Deputado Denisar Arneiro, muito ligado ao setor, que também nos poderia ajudar na definição do calendário.

Em concordando os Srs. Constituintes com esta agenda, solicitaremos à Secretaria providenciem os respectivos ofícios de convite com vistas

à reunião do dia 29, quando estarão presentes os trabalhadores aeroviários e rodoviários.

Está aberta a discussão sobre o calendário do dia 29 do corrente mês, quem deve ser convidado.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra V. Ex.^a.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, dois sindicatos deverão ser convidados, o dos Aeroviários e o dos Rodoviários...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O convite é extensivo a todas as empresas aéreas...

UM SR. CONSTITUINTE: – Este convite deve ser formulado ao Sindicato ou à Associação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Associação provavelmente deve ter a classe dos aeroviários.

UM SR. CONSTITUINTE: – Sindicato das empresas regionais.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Esta Subcomissão deve formular um convite ao sindicato que englobe as grandes empresas aéreas, tais como Varig-Cruzeiro, Transbrasil e Vasp.

Há uma disputa conhecida nacionalmente entre a Varig-Cruzeiro, Transbrasil e Vasp. Já que são três grandes empresas, o convite deveria ser extensivo a todas.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Inclusive as três empresas aéreas têm regimes de propriedade diferentes. A Varig é uma fundação, a Vasp é estatal, e a Transbrasil é empresa particular com capital brasileiro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tenho a impressão que não seria mal convidar todas, aí convidaríamos a associação, dado o grande número.

UM SR. CONSTITUINTE: – O Brasil dispõe de pequenas empresas que prestam um grande serviço, interligando várias regiões do País.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Há um grande número dessas empresas atuando na aviação regional, tais como a TAM, etc.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Gostaria também de frisar que o sindicato que administra os aeroviários é a Federação Nacional dos Aeronautas, que é uma outra categoria de profissionais da aviação.

Estamos sugerindo apenas a parte aérea. E os ferroviários?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Uma vez superada a parte aérea, passaremos para a ferroviária.

Há mais alguma questão em termos aéreos. Está aqui anotado: Sindicato dos Aeroviários e Sindicato dos Ferroviários, Federação Nacional dos Aeronautas, Associação das Empresas Aéreas Regionais e as grandes empresas.

UM SR. CONSTITUINTE: – No que concerne aos ferroviários, deveríamos ouvir o Presidente da Rede Ferroviária Federal.

UM SR. CONSTITUINTE: – O problema do transporte aéreo, caberia um convite ao DAC – Departamento de Aviação Civil; à Infraero tam-

bém, porque o problema da infra-estrutura portuária é fundamental.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Convidaríamos, então, os Presidentes da Rede Ferroviária Federal, do Sindicato dos Ferroviários, do DAC e da Infraero; quem mais da área? CBTU.

UM SR. CONSTITUINTE: – Sr. Presidente, estamos discutindo com os demais Colegas aqui o problema de espaço de tempo para as entidades falarem. Inclusive não há espaço físico aqui capaz de receber essa quantidade de representantes. É preciso analisar esse problema também.

UM SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO (Fora do microfone): – Comparecimento ou encaminhamento de sugestões por escrito. Quer dizer, alguns poderiam optar pela forma escrita.

UM SR. CONSTITUINTE: – Sugerindo alternativamente ou sugestões escritas...

UM SR. CONSTITUINTE: – Convocamos para a reunião do dia tal... ou encaminhamento de sugestões...

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – E o encaminhamento. Se não der tempo de falar...

UM SR. CONSTITUINTE: – Também poderíamos estabelecer que, ao invés de 20 minutos, 15, 10 de acordo com o número de pessoas. No caso de 20 minutos, seriam três expositores por hora, sem o debater. Talvez seja muito. Talvez uns 15 minutos seriam suficientes.

O SR. CONSTITUINTE: – Para cada um, o seu assunto é o mais importante. Então, ele vai tentar...

UM SR. CONSTITUINTE: – Exatamente. A pessoa vem de Porto Alegre para falar 15 minutos ou 10?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Por coincidência, eu estava agora numa audiência e estávamos com um livreto da Varig, tratando da Política de Transportes, inclusive dos com citações de artigos da Constituição que abordam esses problemas.

UM SR. CONSTITUINTE: – Tenho a impressão de que é melhor analisarmos o número de convidados e tentar dispor o tempo, sem ficar estabelecendo já, *a priori*, o número de minutos que cada um poderia dispor. Poderíamos fazer até um acordo rápido na hora da apresentação.

UM SR. CONSTITUINTE: – Sr. Presidente, contamos na Subcomissão com a assessoria do Senado. Quem sabe, esses assessores poderiam, de acordo com esse levantamento, já equacionar um roteiro de trabalho específico para essas audiências. Por exemplo, já existe o trabalho da Varig, como o Deputado Manoel Castro está dizendo. Deve existir um trabalho da Associação dos Ferroviários, deve existir um trabalho dos Marítimos. Então, os assessores tentariam sistematizar os pontos, as questões mais importantes e que fossem pertinentes à questão constitucional.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Deveriam ser levantadas, porque daria uma sistematização no momento da reunião.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A questão levantada pelo Constituinte Joaquim

Francisco é muito oportuna, porque precisamos integrar mais a assessoria aos trabalhos. Parece que isso não está acontecendo. Estamos lá com alguns Companheiros do Senado que estão disponíveis, e estão prestando assessoria e desintegrados. Deveríamos estudar uma forma da integração desses Companheiros de trabalho, especialmente com o sentido da sistematização dessas matérias que já vão chegando. É uma tarefa muito correlata à do Relator.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA: – Muito oportuna a sugestão do Constituinte Joaquim Francisco, porque eu, especificamente, já estava preocupado com a assessoria. Segundo o Constituinte Severo Gomes, teríamos assessores altamente qualificados para nos assessorar, não só a mim como ao Relator e aos demais Membros. Hoje eu estava preocupado não só em conhecê-los como também em colher os horários de trabalho fora das reuniões. O ideal seria que quando chegássemos à reunião, já tivéssemos realmente em ponto não só a sistematização como os assuntos a serem tratados, inclusive pesquisas, sugestões e questões.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, ao encerrarmos esta etapa das sugestões para a convocação, faremos uma reunião em seguida com os assessores.

UM SR. CONSTITUINTE – (Fora do microfone): – Quando falamos em transporte aéreo, esquecemos uma das empresas precursoras no Brasil, o Correio Aéreo Nacional. Se pudéssemos convocá-lo...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Também acrescento o Metrô, há a Associação dos Metroviários, inclusive em São Paulo. Poderíamos convocar o Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Complemento esta observação. É válida, mas talvez pudéssemos colocar nos órgãos governamentais, com a EBTU, porque há uma parte eminentemente urbana, há uma parte intermunicipal. Então, a CBTU poderia ser convocada para as duas. Inclusive internamente deve ter uma divisão de áreas de trabalho.

No grupo de entidades do Governo a serem convidadas na área urbana, e tínhamos falado na CBTU, incluíssimos as duas companhias de Metrô. A sugestão é válida.

UM SR. CONSTITUINTE: – A EBTU não ficaria com o problema rodoviário?

UM SR. CONSTITUINTE: – A EBTU não. A EBTU ficaria com a parte de transporte urbano. A EBTU é específica, e a CBTU cuida dos projetos de transporte de massa.

UM SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, como sugestão, a convocação da EBTU na área de transporte?

UM SR. CONSTITUINTE: – A EBTU na área urbana, porque hoje é vinculada ao Ministério de Desenvolvimento Urbano.

UM SR. CONSTITUINTE: – Vinculada ao Ministério, mas, por tratar-se de transporte coletivo, não sei se...

UM SR. CONSTITUINTE: – Do transporte urbano, quer dizer, um transporte de passageiros. O tipo de problemática dela difere um pouco, embora tenha um conteúdo de transporte urbano grande.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, o Constituinte sugere que seja anexado à questão urbana. Neste caso, a CBTU continuaria a...

UM SR. CONSTITUINTE: – A CBTU pode vir nas duas, porque tem as duas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Foram sugeridos, até o momento, o Sindicato dos Ferroviários, o Presidente da Rede Ferroviária Federal e CBTU, com relação à parte ferroviária. Da parte aérea, o Sindicato dos Aeroviários, Federação dos Aeronautas, DAC, Infraero, Associação das Empresas Regionais, as grandes empresas e o CAN.

UM SR. CONSTITUINTE: – Deveria existir alguma para a área de mineral, porque essas ferrovias do transporte de minério do trecho de Minas Gerais ao Espírito Santo, a área de Carajás, têm que ter alguma sistemática de usuário. Talvez num contato com a Rede se possa esclarecer quem seriam esses usuários. Talvez devéssemos convidar para a reunião alguém desse ramo.

No setor rodoviário, há. Não sei como funciona no ferroviário, se é a mesma sistemática.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sugiro à Secretaria anote esse contato com a Rede, no sentido de verificar se existe alguma organização de usuários.

Mais alguma sugestão nesta área? (Pausa.)

Ficamos por aqui, se bem que possa ficar em aberto. Uma vez surja nova informação, acrescentaremos.

Dia 30, rodoviários. Aí teremos as Associações dos Transportadores.

O transporte urbano também seria incluído no dia 30? Houve uma sugestão para incluir na questão urbana.

UM SR. CONSTITUINTE: – (Fora do microfone) – No transporte urbano, o transporte de passageiros, entidades, inclusive, como sindicatos... Praticamente, todas as Capitais têm um sindicato desses.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA: – A Federação Nacional dos Transportadores de Cargas, de que o Deputado Denisar Arneiro, nosso Colega, aqui é Vice-Presidente, e Camilo Colla é o Presidente.

UM SR. CONSTITUINTE: – Há também o transporte intermunicipal, que é muito significativo. Há o sistema rodoviário. O sindicato também tem ramificações específicas.

UM SR. CONSTITUINTE: – Transporte de passageiro, seria este o caso?

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA: – Transporte de passageiros intermunicipal e interestadual.

UM SR. CONSTITUINTE: – Não há sindicato nacional. Camilo Colla é Presidente do Sindicato Nacional, e hoje o proprietário da maior empresa brasileira de transporte de passageiros. Então, sendo convidado, ele faria as duas coisas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Intermunicipal e interestadual.

Federação Nacional dos Transportadores de Cargas e, no setor de transporte rodoviário urbano, transporte de passageiros intermunicipais e interestadual, DNER...

UM SR. CONSTITUINTE: – Poderíamos convidar uma empresa de São Paulo, Rio, Minas, de Recife, dessas regiões metropolitanas.

UM SR. CONSTITUINTE: – Existe a Associação dos Engenheiros Rodoviários.

UM SR. CONSTITUINTE: – Já deve vir o DNER, é mais ou menos semelhante, há empresas de transporte metropolitano que abrangem o urbano e o suburbano. Chamando o presidente de uma dessas empresas paulistas, mineiras ou gaúchas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Há uma proposta que chegou à Subcomissão, do Sindicato dos Engenheiros de São Paulo, ligado a essa área. Então, seria o caso de se incluir. Há correspondência, aqui, solicitando espaço neste sentido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Federação dos Engenheiros do Brasil e Sindicato dos Engenheiros de São Paulo. O Sr. Frederico Singer e também, se não me engano, Diretor do Metrô ou Presidente do Metrô de São Paulo, qualquer coisa assim, é ligado a essa área. Então, poderemos convidá-lo dentro deste rol.

UM SR. CONSTITUINTE: – Aí é EBTU, porque mexe com planejamento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Os assessores poderiam trazer esta informação.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Existe uma Assessoria de cada Ministério na Câmara e no Senado. Então, os Assessores poderiam contactar com as Assessorias do Ministério dos Transportes e do Ministério da Marinha.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, também já deixamos como tarefa da Secretaria providenciar esses contatos.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, um tema que se vem debatendo muito no Brasil é o problema de seguro de transporte. Em todos os tipos de transporte há o problema de seguro tanto no aéreo, marítimo ou ferroviário. Este é um problema de grande interesse da sociedade brasileira, tanto para as empresas como para os usuários.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Constituinte sugere alguma entidade neste sentido?

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA: – Gostaria de verificar esta matéria, porque é de grande interesse. Há um desastre, por exemplo, e morrem 40 pessoas, como ocorreu agora na Semana Santa. Quem vai pagar? Qual é a percentagem? Como fica isso dentro do transporte? O problema do seguro. Seguro na Marinha. As companhias estrangeiras e nacionais fazem seguro. Qual é a percentagem? O problema do seguro é de grande interesse para a sociedade brasileira tanto para as empresas públicas como para as empresas privadas. De carga e passageiro. Não tenho sugestão porque não conheço. Sei que há uma grande corrente. Lá

na Câmara, na Comissão de Economia, todo dia há um projeto sobre seguro, sobre transporte. Acompanhei na Comissão de Economia. Sempre há um projeto sobre seguro de transporte.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vamos também anotar.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, não quero atrapalhar a ordem dos trabalhos. Logo que saí daqui me encontrei com componentes da Confederação Brasileira de Municípios, da Associação Brasileira de Municípios e da Frente Municipalista Nacional, mas a reunião estava no final e muitos deles já estão voltando hoje à noite. Foi impraticável marcar reunião com eles amanhã. Quanto à Associação de Prefeitos de Capitais, cujo Presidente é o Prefeito de Salvador, hoje estamos recebendo uma visita, lá na Bahia, do Presidente de Cabo Verde. Como havia uma solenidade, não consegui falar com o Prefeito de Salvador nesse espaço de tempo, porque tive outro compromisso externo, conforme tinha avisado a V. Ex.^a. Está confirmada amanhã de manhã.

Então, o meu pensamento, antes de vir aqui, é passar lá na reunião, tentar ainda pelo menos com a Associação de Prefeitos de Capitais, porque o Presidente da Confederação Brasileira de Municípios permanece aqui. Tentaríamos pegar também a Associação Brasileira de Municípios. E faríamos com três entidades. Há a possibilidade, mas não está confirmado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então, mantemos a convocação para amanhã às 17 horas.

Está esgotada a pauta da questão ferroviária. Estão anotadas as sugestões e serão providenciadas as correspondências respectivas.

Mantemos, amanhã, a reunião às 17:00 horas, na parte relativa a Prefeitos de Capitais. Dia 4, Caixa Econômica e MDU, às 17 horas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com relação à questão habitacional, seria indispensável. Saneamento teria uma Diretoria específica também?

UM SR. CONSTITUINTE: – Talvez um Ofício dirigido ao Presidente e S. S.^a esquematizaria quem enviar para cá.

UM SR. CONSTITUINTE: – Uma ligação permanente também.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Mais alguma sugestão sobre a questão da Caixa?

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Há uma observação, Sr. Presidente.

Estamos no dia 4 de maio nesta pauta. Então, iríamos fazer 5, 6. A idéia seria, por exemplo, ir até a sétima reunião. Talvez fosse interessante, antes de se convidar a 5^a, 6^a e 7^a, verificar como seriam as audiências da 1^a, 2^a e 3^a ou, então, já convidar a todas, porque talvez, por exemplo, numa reunião com os marítimos ou com os representantes dos transportes aéreos e ferroviários se pudesse estabelecer uma sistemática diferente. A primeira vista, essa reunião será – parece-me – um pouco tumultuada, pela quantidade de pessoas. Estou vendo a importância do transporte aéreo. Portanto, poderia ser feita uma avaliação antes de se convidar outra. Porque aí não se convi-

dariam oito associações, e sim três, ou se contactaria antes. Uma hipótese de trabalho: poder-se-ia fixar a pauta 28, 29, 30, 04, 05, 06, 07; convidar-se-iam as de 28, 29 ou de 30, e do dia 05 seria a Câmara Brasileira de Comércio, e os restantes deixar-se-iam em pauta, mas não se mandaria logo o ofício convidando já a todos, porque, se não funcionar bem na primeira e na segunda vez e na terceira, teremos tempo de corrigir. É melhor mandar convite de outro tipo do que corrigir um convite já feito. É uma hipótese.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos uma premência de tempo, que não sei se nos vai permitir essa flexibilidade.

UM SR. CONSTITUINTE: – Só estou imaginando uma forma.

UM SR. CONSTITUINTE: – Eles vão trazer aqui as sugestões dos temas.

UM SR. CONSTITUINTE: – O Presidente mandaria um ofício suplementar, talvez dizendo que, preferencialmente, encaminhasse logo as sugestões, em razão de, devido à exiguidade de tempo disponível nas reuniões anteriores, não ter sido possível que todos se expressassem. Dar-se-ia uma acréscimo. Far-se-ia um telex complementar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Seria razoável encaminharmos assim.

No caso do MDU, foram sugeridas a Comissão Nacional do Desenvolvimento Urbano, CNDU e a Secretaria de Meio Ambiente, também Sema.

UM SR. CONSTITUINTE: – No meio ambiente, foi de acordo com a comunidade. Vai tumultuar muito no dia 6. Poderíamos colocar o meio ambiente junto com o MDU, porque é subordinado ao MDU. Pela manhã, ficaríamos com comunidade e meio ambiente. A Sema é subordinada ao MDU. Então, para não tumultuar muito na última reunião, que será das comunidades, seria a Sema juntamente. Antecipar-se-ia para o dia 4 a Sema. Se não der tempo, voltaria uma parte para o dia 6.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em princípio estão indicados Diretoria Habitacional da Caixa, mais Diretoria de Saneamento, e CNDU, Sema e EBTU. Encerrariamos no dia 4, então. Fica dia 5 a Câmara de Construção.

UM SR. CONSTITUINTE: – A Câmara, ADEMI e SECOV.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Esta também não tem muito mais elasticidade do que isto. E no dia 6, as comunidades, meio ambiente.

Sugestões.
UM SR. CONSTITUINTE: – Farnerj.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, recebi no meu Gabinete, e acredito que outros Companheiros tenham recebido também, um documento da Confederação Nacional das Associações de Moradores – Conam. Foi encaminhado, indistintamente, a todos os Constituintes. No caso específico de comunidade, inclusive pela própria iniciativa que eles já tomaram, esta seria a entidade de presença indispensável.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Anotamos. Fomos procurados também pela Fracap, que é similar à Famerj.

UM SR. CONSTITUINTE: – A Associação de Inquilinos do Rio de Janeiro.

UM SR. CONSTITUINTE: – Inquilinos no Rio, São Paulo. São Paulo tem a ASBUT, ou algo assim.

UM SR. CONSTITUINTE: – Existe uma entidade chamada Movimento do Peso, favelados. Não sei se há em todos os Estados, mas tem atuação a nível nacional.

UM SR. CONSTITUINTE: – Defesa dos favelados.

UM SR. CONSTITUINTE: – Ela é muito forte na Bahia e parece ser forte em outros Estados. Não sei exatamente quais. Não tem uma participação homogênea a nível nacional. Mas esse movimento tem uma direção nacional.

O SR. GERSON MARCONDES (Fora do microfone): – Considero também muito importante. Aliás, foi objeto de solicitação de um Constituinte de São Paulo. Pede a presença de um bispo para falar sobre essa questão. Aproveito esta oportunidade para acrescentar a Associação de Incorporadores de Apartamentos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Esta seria mais de natureza empresarial.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Minha sugestão é que fosse convidada no dia 5, junto com a Câmara Brasileira de Construção, porque é da área empresarial.

UM SR. CONSTITUINTE: – Associação Nacional de Empresas de Loteamento.

UM SR. CONSTITUINTE: – Poderia ser para o dia 5.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Tenho uma solicitação e gostaria que o interessado fizesse uma exposição aqui sobre o problema dos empregados terrestres e marítimos.

UM SR. CONSTITUINTE: – Acabei de ser informado pelo Deputado José Ulisses de Oliveira que teria sido decidido aqui, na Subcomissão, convidar, para audiência pública na área de transportes, as Federações de Marítimos e Portuários. Essas Federações não representam toda a categoria dos marítimos deste País, quer dizer, representam não só a categoria de marítimos, como o transporte e o setor de transporte, de modo geral.

Estou trazendo a sugestão de que seja convocado o Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, que responde por estas três áreas, e o Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, que envolve a área de transportes urbanos, de modo geral, incluindo ônibus, metrô, trens etc.

De modo que, sugiro à Subcomissão substitua as Federações pelas Confederações, já que têm um alcance maior.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A sugestão: em vez de se convidar o Presidente da Federação dos Portuários, do Sindicato da Indústria Naval, dos Armadores, trazer a Confederação, todo o Sindicato, todas as Federações numa só pessoa, uma só entidade, representante de todas as categorias dos trabalhadores de todo o sistema marítimo. É o mesmo caso do problema terrestre.

Temos sindicato dos metroviários, dos ferroviários, do transporte urbano, e aí, o Presidente da Confederação de todo o Brasil. Então, uma entidade só representaria toda a classe.

UM SR. CONSTITUINTE: – É mais abrangente.

UM SR. CONSTITUINTE: – Com um convite só atender-se-iam todos os sindicatos, tanto terrestres como marítimo e aéreo.

UM SR. CONSTITUINTE: – E a Confederação dos Trabalhadores do Transporte Aéreo é a mesma.

UM SR. CONSTITUINTE: – A Contimapa alcança os trabalhadores em área de transportes marítimos, fluviais e aéreos, e a outra confederação, que é de transporte terrestre, contempla metrô, transporte rodoviário e também transporte ferroviário.

UM SR. CONSTITUINTE: – Os Presidentes dessas Confederações já estão reeleitos no cargo?

UM SR. CONSTITUINTE: – Já. Eles têm mandato até o final do ano que vem.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO NAYA: – Sou contrário. Todos sabemos o motivo por *quê* estavam fazendo uma convocação abrangente. Essas Confederações estão nas mãos dessas pessoas. Não um mandato, num ano, não são dois, não são três, são "h" mandatos. Podemos verificar que não foi a primeira vez que foram reeleitos. Então, essas pessoas que estão lá, com um sistema que foi usado muitos anos atrás, isso tem que acabar.

UM SR. CONSTITUINTE: – O Deputado Sergio Naya tem certa razão, mas V. Ex.^a tem que perguntar se nas Federações, também, os Presidentes já exerceram vários mandatos, porque aí se cai no mesmo problema. V. Ex.^a não convoca uma Confederação porque os Presidentes vieram de reeleição, mas convoca o Presidente da Federação, que pode ter o mesmo sistema, com o Presidente no primeiro, segundo ou terceiro mandato.

UM SR. CONSTITUINTE: – Nas Federações sempre há uma renovação. Nas Confederações, no Brasil, infelizmente, não está havendo, não sei se de empregado ou de empregador, que represente a categoria.

UM SR. CONSTITUINTE: – Vamos enfrentar este problema em quase todas as circunstâncias.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO NAYA: – Nas Federações há também essas eleições, há essas políticas, mas em número muito menor. São muito mais representativas de classe.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Haveria incompatibilidade de vir o Presidente da Confederação e os das Federações? Há incompatibilidade de vir o conjunto? Não creio sejam muitas pessoas. Poderia ser o Presidente da Confederação e cinco Presidentes de Federações. Não sei quantos são em cada Estado, mas devem ser uns 20.

O SR. CONSTITUINTE ANTÔNIO AUGUSTO: – Geralmente os Presidentes das Confederações são eleitos pelos Presidentes de Federações. Ao que me consta, esses Presidentes foram eleitos por unanimidade, e eles têm, mais que as Federações, condições de trazer contribuições mais palpáveis, mais aprofundadas para o debate da Sub-

comissão, porque esta é a intenção da audiência pública.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão em discussão às propostas. Existe a proposta de convocação de Federações e Confederações. Podemos fazer ambas ou apenas as Confederações.

Está em discussão a matéria.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Facilitaria o problema se déssemos, como regra geral, se possível, ter-se as Confederações, sem proibir, porque o exemplo dado aqui pelo nobre Colega José Ulisses de Oliveira, pela manhã, há situações específicas, como no caso da Confederação Nacional da Indústria, onde o peso da Federação das Indústrias de São Paulo é muito significativo. Então, há coisas públicas e notórias como esta; há outras que são difíceis para nós; não tenho a menor idéia do que é representativo dentro da categoria, sem proibir, eventualmente, se o Sindicato manifestar interesse, que ele participe das reuniões. Buscaremos aí uma forma conciliatória, porque, de um jeito ou de outro, há uma formalidade em termos de entidade,

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A forma conciliatória que o Constituinte propõe é que sejam convidadas ambas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sim. Podemos dar prioridade à Confederação; não restringir, não vetar especificamente. Respeito à opinião do colega Sergio Naya, mas no sentido de deixar em aberto. Como não se sabe, não se tem idéia do que é, é difícil opinar substantivamente sobre alguma coisa que se desconhece seja significativo, ou não. Não sei, nem me arriscaria a vetar, nem a dizer que prioritariamente deva ser ela.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Como diz o Assessor da DIAP, se essas Confederações são eleitas pelas Federações, quando houver a convocação das Confederações, então, evidentemente as audiências serão públicas, os Membros das Federações sabem e aqueles que discordarem da Confederação podem comparecer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Podem manifestar-se.

UM SR. CONSTITUINTE: – Sr. Presidente, não se poderia convocar os Presidentes das Confederações de maior expressão?

UM SR. CONSTITUINTE: – Aqueles que concordassem que o Presidente da Confederação seria o representante legítimo deles, e que eles estariam satisfeitos com o comparecimento dele, não viriam, aqueles que o Presidente da Confederação não transmitisse a idéia deles, compareceriam, porque sabem que o acesso é livre.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está bem. Solicito apenas outro detalhamento, os nomes e endereços. Já solicito que V. Ex.^a faça o convite diretamente à Secretaria.

Fica resolvida a nossa questão, sendo que, no caso do transporte marítimo, é praticamente específico: são poucas e estão sendo elencadas, como aqui foi sugerido.

Ainda relativo ao dia 6, das comunidades e meio ambiente, está ainda em aberto o debate. Já foram sugeridas organizações tipo FamergE, Fracaba,

Consn, Associação dos inquilinos Rio-São Paulo, Movimento e Defesa dos Favelados.

Está em aberto o debate. (Pausa.)

Não havendo mais sugestões, podemos encerrar a nossa reunião, convidando os Assessores para debate rápido.

Continua em aberto, ainda, a pauta para sugestões.

Não havendo mais nada a tratar nesta reunião...

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, só uma colocação.

Quando chamamos a área de Governo, a Caixa Econômica e o Ministério do Desenvolvimento Urbano, a vinda vai ficar a critério do Ministro. S. Ex.^a eventualmente virá ou não porque outros órgãos como EBTU, sem dúvida estarão presentes. O Ministro dos Transportes, por exemplo, poderá entender que os organismos do Ministério estão representados nas diversas audiências dos marítimos, dos ferroviários, e até da parte aérea, da rodoviária. Entendo que a visão sistêmica, a visão política do Ministro dos Transportes é importante. Se pudéssemos, independentemente, formal ou informalmente, ter uma reunião com o Ministro dos Transportes, particularmente, é importante. O mesmo ocorre no caso específico do MDU. Tenho, inclusive, uma audiência particular com o Ministro do Desenvolvimento Urbano no dia 29. Se o Ministro achar que vem, tudo bem. Mas, se não for o caso, podemos fazer até uma visita, uma reunião informal ao nível de Ministério, para ouvirmos os titulares destas duas Pastas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pelo menos é a informação que tenho por parte do Ministro Deny Schwartz, S. Ex.^a gostaria de vir pessoalmente, ofereceu-se até para vir aqui, e informalmente discutir e visitar esta Subcomissão. Em relação ao Ministro dos Transportes, não conheço a administração de S. Ex.^a

UM SR. CONSTITUINTE: – O assessor de S. Ex.^a me disse que o Ministro tem a mesma disposição: gostaria de colaborar e participar dos trabalhos desta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É só uma questão de se estabelecer à data.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – No caso, o Ministro dos Transportes poderia ser no dia 27 é tarde, mas pode ser que S. Ex.^a tenha compromisso nesta data. Então, podemos fazer em outro dia.

Também sugiro: como a nossa Subcomissão está pequena, poderia ser feita uma visita ao Ministério, de cinco Constituintes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Faremos um contato com o Ministro.

UM SR. CONSTITUINTE: – Depois de amanhã haverá **quorum**? Há que se saber se haverá **quorum**. Hoje não houve.

UM SR. CONSTITUINTE: – Se se colocasse a alternativa de sexta de manhã? Fariamos, então, a consulta de sexta-feira ou segunda? Ocorre que sexta-feira pela manhã há um impedimento, pela Reunião Plenária da Assembléia Nacional Constituinte. Assim vamos fixar pare segunda-feira, às 18 horas. Vamos estabelecer a pauta para amanhã.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Já foi sugerido pelo Constituinte Joaquim Francisco um elenco de temas a serem discutidos e pesquisados. Não sei se será oportuno iniciarmos o debate amanhã.

UM SR. CONSTITUINTE: – A minha sugestão é que fosse amanhã, faríamos aqui uma primeira rodada com os assessores, para a realização do trabalho. Depois podemos trabalhar em cima da região metropolitana, questões dos transportes, urbanização e política.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Faremos amanhã a reunião com os assessores.

UM SR. CONSTITUINTE: – E logo após apenas uma sugestão minha: iniciaremos uma pauta com a discussão sobre o problema metropolitano em geral.

(Falando fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Percebo também que há um grande número de matérias que estão sendo propostas no debate que não fazem parte especificamente de matéria constitucional, São sugestões que têm chegado e não sei se deveríamos enrijecer mais a questão, no sentido de selecionarmos as matérias mais pertinentes à questão constitucional ou se as coisas poderiam ir acontecendo desse modo, e depois afunilaríamos mais para o relatório.

(Encerra-se a presente reunião às 19 horas e 15 minutos.)

5º Reunião Ordinária

Às dez horas e vinte e oito minutos do dia vinte e três de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presente os seguintes Constituintes: Myrian Portela, Márcio Lacerda, Paulo Zarzur, Expedito Júnior, Sérgio Naya, José Ulisses de Oliveira, Gerson Marcondes, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte, Denisar Arneiro e Doreto Campanari. Havendo número, passou-se à leitura da Ata da reunião anterior. Para discuti-la, no que se refere às entidades a serem ouvidas em audiência do dia trinta de abril, usou da palavra o Senhor Constituinte Denisar Arneiro, alegando ser mais lógico convidar-se a Confederação Nacional de Transporte Terrestre e ela, então, se encarregaria de convidar as Federações ligadas à área, para comparecerem no referida dia, sugestão essa que foi aceita pelos demais membros da Comissão. Submetida à votação, a Ata foi aprovada. A seguir é lido expediente do Constituinte Nilson Gibson, solicitando sejam convocados os Senhores Sebastião Ubson Ribeiro – Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários e da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga de São Paulo, e Adalberto Bezerra – da Federação Norte-Nordeste das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga. O Senhor Constituinte Denisar Arneiro afirma que, ao se convidar a Confederação Nacional de Transporte Terrestre, e Federações a ela ligadas, já estaria atendido o pedido. A seguir, atendendo à finalidade da Reunião, o Senhor Presidente convida os Senhores Assessores José Silveira Resende, Everaldo Macedo de Oliveira, Ayrtton José Abritta e Marly Pereira Martins Gomes para comporem a Mesa a fim de que se proceda ao debate. Usaram da palavra, na oportu-

UM SR. CONSTITUINTE: – Até agora, pelo que pude perceber, o mais complexo da área política é a área metropolitana, a região metropolitana é a área mais complexa, o problema do sistema de administração, de política da região metropolitana.

Então, amanhã, às 9 horas e 30 minutos, faremos uma pequena discussão com os assessores, e, como sugestão minha, pessoal, já com a matéria do Colega Joaquim Francisco.

No Brasil, como em outros países, é grande o problema da política metropolitana, assim como o do transporte. Repito, o problema administrativo e político da região metropolitana. Apenas como sugestão, o Senador Afonso Arinos já discutiu que o quarto Poder é o sistema metropolitano, que a República tem a esfera federal, estadual, municipal e regiões metropolitanas, que são estâncias administrativas

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Faremos isto, então. Aproveitamos a presença dos nossos companheiros das assessorias, para, amanhã, às 9 horas, fazemos um debate aqui sobre este afinamento de sintonia.

Nada mais havendo a tatar, declaro encerrada a presente reunião.

(Encerra-se a reunião às 19 horas e 15 minutos.)

nidade, os Senhores Assessores e os seguintes Constituintes: José Uisses de Oliveira, Denisar Arneiro, Márcio Lacerda, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte e Myrian Portela. Terminados os trabalhos, o Senhor Presidente convoca os Senhores Constituintes para uma reunião a, realizar-se, hoje, às dezessete horas, destinada a ouvir representantes de algumas Prefeituras. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente dá por encerrada a reunião, às doze horas e sete minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e três de abril de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRAFICAS DA REUNIÃO DO DIA 23 DE ABRIL DE 1987, AS 10:30 HORAS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Passamos à leitura da ata da reunião anterior.

(É lida e aprovada a ata da reunião anterior.)

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, em virtude de estar havendo um convite para a Fenatac – Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga, e para as empresas de transporte de passageiros, eu queria apresentar uma sugestão a V. Ex.^a que se fizesse um convite a **CNTT** – Confederação Nacional de Transportes Terrestres, e que esta fizesse, simultaneamente, convite a todas as federações e associações que representariam o sistema de transportes de carga e de passageiros. Tenho certeza de que elas teriam muito

mais facilidade de comunicação com todas essas federações e associações e teríamos aqui verdadeira representação do transporte no Brasil.

É esta a sugestão que eu desejava fazer a V. Ex.^a, que se fizesse uma retificação na ata, ou melhor, que na ata de hoje constasse isso. Já entrei em contato com o secretário-geral da **CNTT**, que está apenas aguardando a concordância desta subcomissão para, num telefonema, imediatamente entrar em contato, através de telex, com todas essas federações e associações para que estejam aqui no dia 30, às 9 horas da manhã, conforme determinado ontem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Entendo que isso interpreta o espírito do convite ontem debatido nesta reunião. De forma que, não havendo oposição do Plenário, acolhemos e consignaremos na ata de amanhã. (Pausa.)

Aprovado.

A SRA. MARILDA BORGES CAMARGO: – Ofício de 21 de abril de 1987, do Sr. Constituinte Nilson Gibson.

“Com meus cordiais cumprimentos, consulto V. Ex.^a da viabilidade de incluir nas audiências públicas que esta subcomissão irá ouvir os líderes de transportadoras rodoviárias de carga, Sebastião Hudson Ribeiro, presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de São Paulo; e Adalberto Bezerra, da Federação Norte-Nordeste das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga, ligados, respectivamente, às Regiões Centro-Sul e Norte-Nordeste. Esclareço a V. Ex.^a – aliás, é desnecessário – que o transporte rodoviário de bens é responsável pela movimentação de 70% das cargas nacionais. A caótica situação do **TRC** é hoje cabalmente reconhecida pelas autoridades ligadas ao setor, que vem sofrendo, mais do que qualquer outro, com a crise que atravessa o País”

Penhoradamente, agradeço a V. Ex.^a pela atenção que estou certo de merecer, aproveitando para colocar-me também ao seu inteiro dispor.”

SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, o que o Constituinte Nilson Gibson está solicitando é exatamente o complemento daquilo que eu disse há pouco; existem 4 federações e ele está pedindo que convoquemos 2. No momento em que convocarmos a Confederação, ela convocará as 4, essas duas e mais outras duas estariam presentes, então, todo o sistema rodoviário estaria aqui, tanto de carga quanto de passageiros. É aquilo que acabei de falar que viria de encontro à solicitação do Constituinte Nilson Gibson.

SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma sugestão: que os expedientes encaminhados à Subcomissão fossem dados como lidos, que se dispensasse à leitura, só havendo leitura quando um Constituinte a solicitasse.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – De acordo. Convocamos esta reunião para, inicialmente, um debate, uma conversa com os assessores desta Subcomissão, Eles têm acompanhado os trabalhos, e sentimos a necessidade de um afinamento, de uma sintonia. Poderíamos, portanto, imediatamente, entrar nesta questão. Convidaríamos os assessores, para participarem, os mais próximos, a fim de começarmos esse debate.

Começaríamos solicitando a cada um dos nossos companheiros de trabalho que fizessem uma auto-apresentação para definir o seu universo, ou qualquer coisa que achas-

sem oportuno, neste momento, para o nosso conhecimento mútuo.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Minha formação básica é de arquiteto e urbanista. Trabalho na Assessoria do Senado e estou vinculado, em primeira opção, a esta Subcomissão. Tenho pela Subcomissão uma preferência pessoal, mas estou cumprindo aqui uma designação da Diretoria da Assessoria, que nos pediu acompanhássemos os trabalhos e prestássemos apoio à Subcomissão.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Em termos de formação eu me especializei em Administração Pública. Tenho 15 anos de experiência de assessoramento ao Governo do Distrito Federal, inclusive assessoramento mais próximo no assentamento de populações carentes das invasões do Distrito Federal.

Trabalhei 2 anos na Coordenação de Transportes do Senado, e vim para a Subcomissão por recomendação da Direção da Assessoria, a convite do Sr. Constituinte Dirceu Carneiro.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Sou sociólogo, e a razão de estar nesta Subcomissão é ver a questão urbana enfocada de forma geral. Na Assessoria estou designado para elaborar normas constitucionais desta Subcomissão, relativa ao assunto e também na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Funcionários Públicos.

Sou funcionário do Banco do Brasil aposentado, e tenho o curso de Análises Econômicas do Conselho Nacional de Economia.

O SR. AIRTON ABRITA: – Pertenço ao grupo de Assessores do Senado Federal, sou Arquiteto e estou auxiliando o Sr. Constituinte Dirceu Carneiro nesta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaria de perguntar aos Srs. Assessores se têm algum trabalho a apresentar aos Membros da Comissão. Se tiverem oportunidade de fazer algum estudo preliminar, algumas sugestões à Comissão, se já têm conhecimentos profissionais, técnicos, se têm alguns estudos preparados para nos oferecer como subsídio.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Temos uma carga de trabalho de atendimento, na assessoria, a diversos pedidos de Srs. constituintes. Estamos agora, nos apresentando a esta Subcomissão; podemos receber esse tipo de incumbência. Mas não temos pronto esse trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A minha pergunta é a seguinte e tem que ser vista em partes: como já foram designados e estão mais ou menos em entendimentos com a Diretoria de Assessoramento da Constituinte, há mais de uma semana, já tiveram oportunidade, ou realizaram algum estudo preliminar de sugestões ou de subsídios para a Comissão?

O SR. JOSÉ REZENDE: – Não temos pronto.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Como norma constitucional, por solicitação do Sr. Constituinte Francisco Rollemberg, teve oportunidade de fazer um trabalho que foi até designado pela subcomissão, a respeito de competência para legislar sobre o urbanismo. “Um dos aspectos da questão da reforma urbana”. E, quanto aos estudos, temos feito algumas sugestões, normas e roteiros para a subcomissão. Tenho alguns, porém devem ser compatibilizados. Realmente, no decorrer dos debates aqui, cheguei a uma constatação: de que estava vendo a coisa, talvez, de maneira diferente do que está aqui sedimentado. Por exemplo, tive oportunidade de dizer aos Srs. Constituintes Manoel Castro e Dirceu Carneiro que a visão que tenho da questão urbana, como sociólogo, é diferente dos profissionais de áreas contíguas, como o arquiteto, que pode ficar limitado, referenciando-se apenas à questão

de habitação. Para mim, numa visão mais ampla, a questão de habitação passa também pela urbana, mas não é só; a questão urbana, para mim, é uma coisa muito mais ampla. Eu a conceituo como a questão da cidade, onde se realizam as soluções do homem nas suas várias classes, ou segmentos sociais. Aqui, empresários, empregados, desempregados, marginais, trabalhadores de baixa qualificação profissional, trabalhadores que não encontram emprego na economia informal – tudo isso, para nós sociólogos, constitui a questão urbana. A casa, para nós, é um bem de compra, como a saúde, a alimentação, o transporte e até, para os mais simples, a mulher. Então, há uma dependência das relações de produção, das relações de trabalho e foi nesse sentido, nessa direção, que encaminhei os meus estudos, fiz algumas notas que entreguei ao Sr. presidente. Mas parece que, na Comissão, estão esgotando a matéria. Pelo rol de convocação dos segmentos sociais aqui aprovado ontem, ainda ficou mais confirmada a minha idéia de que a subcomissão se auto-limitou a discutir o problema da casa, da indústria de construção civil, e o problema da indústria do transporte.

Então, sob estes aspectos, fiz os meus trabalhos, as minhas conjecturas, e a utilidade que poderiam ter para os Srs. e que ficariam bastante diferentes daquilo que eu havia pensado. Não digo que seja melhor nem pior. Acho que não existe nada melhor nem pior; existem coisas diferentes. A minha concepção é diferente daquela que foi tratada até agora. E, se eu puder ser útil aos Srs. neste aspecto privativo da Casa e dos transportes, terá razão de ser o meu trabalho, o meu estudo, a minha Indagação. Agora, se pretenderem também que se amplie a visão da questão urbana até a urbanização, e da urbanização até as determinantes da urbanização acelerada que o Brasil está tendo, aí, acho que a minha utilidade marginal será acrescentada.

Vejo, por exemplo, se existe uma comissão que trata do setor das atividades primárias como a subcomissão aqui ao lado, a nossa comissão deveria tratar das atividades do secundário e do terciário tendo como uma das sub questões a habitação, e também a questão do transporte, seja o de massa, que tem mais uma característica social de complementação da renda ou de bem-estar, seja o transporte de cargas como suporte da produção. Ninguém vai criar uma empresa de transporte e nem a Nação vai legislar sobre transportes, a não ser porque esteja preocupada no que ele irá influir decisivamente na produção. O Brasil, por exemplo, enfrenta problemas de fretes marítimos que invalidam o esforço de produção. Colocar um produto brasileiro, por exemplo, num local distante como o Japão, às vezes, o custo do transporte marítimo torna-se maior do que o custo de produção aqui dentro. Então, já chegamos lá vencidos pela competição. Por mais que o Governo facilite a exportação, dê benefícios e subsídios à exportação, para diminuir o preço e melhorar a competitividade externa, o transporte entra como fator decisivo e, infelizmente, ele não é de bandeira nacional; não temos como legislar sobre as bandeiras estrangeiras. Aí, começamos a ver que o economista-sociólogo, ao ver o transporte o enxerga diferente do engenheiro, diferente do industrial da área.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaria de lembrar ao nobre assessor que, por não ter sido convocado, ontem, pela Mesa ou por sugestão do Plenário, nenhum membro desse setor, não quer dizer que não possamos estudar e mesmo adotar certas sugestões nessa área, e nem porque venham aqui certas entidades defender certos interesses e argumentos, é que iremos votar e aprovar, ou sugerir, a que aqui venham expor. Independente disso, podemos ter alguma sugestão que não precise ser discutida e ser aprovada, e podem até vir

aqui 1, 2 ou 3 expositores ou entidades, a fim de exporem seus argumentos e não terem suas sugestões acatadas. Inclusive o Sr. citou, no início de sua fala, uma coisa que eu já ia, no final, sugerir aos meus colegas, que é a lei de urbanização ser federal. Acho que tem que ser. Não é idéia minha. Se for aprovada na comissão, já há muito tempo que esta lei deveria ser federal.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Inclusive porque o município é muito fraco para exigir esta reforma.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O que não pode ser é cada cidade ter uma lei específica, por exemplo, a lei do uso do solo, em Brasília, é uma, em Goiânia é outra, em Anápolis é outra e em cada cidade de Minas Gerais é diferente; a lei numa praia é uma, noutra praia é de outro tipo. Então, acho que tem que haver uma uniformidade. Não será somente um artigo na Constituição, mas uma lei ordinária, ou uma lei complementar que irá especificar isto direitinho. Mas acho que a norma geral tem que ser uma lei federal válida para todo o Brasil.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Quero aproveitar, Dr. Everaldo, e congratular-me com V. S.^a quando fala sobre o transporte e a indústria – inclusive sou do setor de transporte e lutamos há 30 anos para que o Governo defina o que somos, se somos prestadores de serviços, se somos comércio ou indústria. Nesta Carta deverá ser determinado o que somos, porque, no momento em que o **BNDES** consegue um financiamento para a indústria, nós vamos lá pedir e não somos atendidos, porque não somos da indústria. No momento em que o comércio quer alguma coisa a consegue, mas nós também não somos atendidos, porque não somos comércio. Na ocasião em que prestador de serviço consegue alguma coisa, alguma lei que lhe venha beneficiar em alguma coisa, nós também não somos atendidos, porque não se diz o que somos, se somos comércio, indústria ou prestadores de serviços. Então, isso que o Sr. levantou é muito importante para que possamos classificar esse setor, que acho é industrial. Hoje, uma empresa de transporte, tanto de carga como de passageiro, como o Sr. diz aí, o maquinário que têm essas empresas é mais do que a maioria da metade das indústrias brasileiras, porque máquina é motor, não é porque a máquina esteja assentada num determinado lugar, num galpão, é que se considera aquilo indústria. O transporte é uma máquina que está rodando pelo Brasil afora, mas é uma máquina tão cara ou tão poderosa como aquela que está assentada lá.

Então, nós brigamos para que seja indústria e, quando General Macedo Soares era Ministro da Indústria e do Comércio, nós conseguimos que S. Ex.^a desse uma Portaria dizendo que éramos indústria, mas a Portaria não valeu, precisava de uma lei. Por que nós considerávamos que éramos indústria? Porque alguma coisa do Governo já nos encaminhava para lá, porque nós pagamos Senai, que é órgão da indústria. Se pagarmos ao Senai, o Governo, já por antecipação, estava achando que éramos indústria, mas não nos classificaram assim. De qualquer forma, até hoje somos órfãos, sem saber o que nós somos.

Neste momento, não estou falando como constituinte, estou falando como um empresário de transporte, trocando idéia com V. S.a, e fico muito feliz em ouvir de um homem estudioso como o Sr. – porque o Sr. é estudioso no assunto – que considera que o transporte é indústria. Muito obrigado por esta classificação, já por antecipação.

O SR. CONSTITUINTE MARCIO LACERDA: – Acho que o Sr. abordou com muita propriedade a questão urbana – especialmente até o que estamos fazendo aqui – que hoje envolve praticamente, 70% da população do País, e não pode se resumir, evidentemente, a esses compartimen-

tos que a compõem. A questão e a razão de estarmos aqui é exatamente esta: tentarmos aqui, em conjunto com os mais diversos segmentos da sociedade, definir uma norma constitucional que sirva de direção para a legislação que vier posteriormente dispor sobre as diversas questões, sobre os diversos componentes da questão urbana que evidentemente, hoje, é fundamental na sociedade, que passa pela questão do solo urbano, da lei do uso do solo, do trabalho, do modelo de desenvolvimento, do meio ambiente e uma série de "n" componentes. Acho que o Sr. lembrou muito bem e traz à discussão no Plenário a questão que é exatamente a função da Subcomissão da Questão Urbana e Transportes. Ela tem que ser extremamente abrangente, até pelo espaço que podemos ter na própria Constituição, para regular essa questão. É muito mais importante, nesse aspecto a contribuição que o Sr. pode nos dar do que nas áreas específicas do transporte e habitação.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Eu gostaria de dizer que essa questão da regulamentação da atividade produtiva urbana – pode parecer a alguns pruridos socialistas – está contida na Constituição da Suíça, uma das mais antigas do mundo, dizendo que a atividade econômica ou o direito à privacidade nas relações econômicas, relações de produção, pode ser suspenso pelo Estado, nas situações que a Constituição caracteriza de condições de necessidade social, em períodos de guerra e de mobilização do País. E olhem que a Suíça não tem tradição de guerra sempre foi local de passagem dos guerreiros, mas nunca foi à guerra e eles acham que o direito da atividade privada pode ser suspenso quando os interesses nacionais maiores prevalecem! Daí por que vemos que a atividade urbana, como toda atividade determinada ou maciçamente privatizada, mesmo quando grandes empresas urbanas e industriais do País, a maioria delas são tocadas por empresas privadas. Então, ela é importante porque a atividade industrial hoje com o avassalamento do setor de serviços, que está crescendo muito mais do que o setor industrial, depende de milhares de pessoas neste País. O nobre Constituinte falou que 70% da população, hoje depende da atividade urbana. Desses 70%, uns 45%, aproximadamente, têm atividade remunerada acima do salário mínimo, mas grande parte dos brasileiros, hoje, está fora da economia de mercado, seja por economia informal, infelicitando a vida das cidades, sendo acusados da geração de miséria, de violência urbana e etc; e costume dizer que a rua não faz menino de rua – os meninos vão para a rua já feitos por alguém. A violência também, muitas vezes, é decorrente de uma situação de incapacidade. A atividade industrial que pretende também ser atividade autônoma não provocando derivadas, dela está derivando, talvez, uma grande parte da violência urbana. É um negócio muito sério, para ser tratado por todos nós e para ser colocado como norma constitucional, se for possível, e remetido para a legislação ordinária entre uma série de coisas.

O Sr. Constituinte falou sobre a lei do uso do solo, que é a lei de urbanismo. A lei de urbanismo deve ser uma sugestão sobre o uso do solo urbano que hoje é muito grande.

Voltando à economia informal, Sr. Presidente, quando cheguei a Brasília, há 14 anos, a cidade era limpa de camelôs. Hoje, o Sr. pode fazer um passeio do Conjunto Nacional até à frente do Banco do Brasil que encontrará gente vendendo de tudo o que significa pessoas que estão na economia informal, porque não conseguem emprego remunerado com o qual possam atender às suas necessidades mínimas. Outra coisa é o número de pessoas que nem esse ramo de negócio obtém, e vivem nos arredores das grandes cidades, pessoas que estão sem o mínimo vital mesmo, e sem possibilidade de obter esse mínimo. Nós precisamos olhar isso, de tal maneira que se arrume a cidade – quando falo cidade, para nós sociólogos significa tudo que se faz fora do campo.

Nós dividimos o País em campo e cidade, tudo o que não se faz no campo é questão urbana. Num dos trabalhos que fizemos numa conversa com o Sr. Presidente, propusemos dois pontos que poderiam ajudar nisto: a desconcentração industrial que foi tentada pelo hoje Ministro Abreu Sodré, quando Governador de São Paulo, que era tirar das cidades grandes, das megalópoles, as indústrias, inclusive atenuando o problema da poluição ambiental, que é um negócio muito sério. E o segundo, em derivação dessa mesma desconcentração, evitar-se que as pessoas saíssem do campo, porque é inevitável que isso ocorra com o desenvolvimento da mecanização, com o capitalismo rural e, se saírem, não se dirigirem para São Paulo, para São José do Rio Preto ou mesmo para Campinas, Recife ou Fortaleza, como está ocorrendo atualmente, mas que tivéssemos núcleos de vida, aglomerados urbanos com emprego, porque não adianta fazer reservas, tipo África do Sul, mas com emprego no próprio local e, então, essas famílias, dentro de uma economia democrática, como é a do Brasil, não iriam para São Paulo, não iriam para Fortaleza, não iriam para Recife, mas ficariam em cidades intermediárias, onde desenvolveriam atividades produtivas e desinchariam as cidades, o que facilitaria a questão de melhor qualidade de vida nas cidades. Aparentemente a qualidade de vida é um problema social, mas, na verdade, sabemos que é um problema econômico.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Alguém deseja usar a palavra? (Pausa.)

O SR. JOSÉ REZENDE: – Sobre uma visão profissional, como o colega está dando, eu gostaria, também, de dar minha visão sobre o meu ideal de cidade, o meu ideal da questão urbana, profissionalmente falando.

Gostaria muito de ver a cidade conceituada como elemento estrutural do espaço nacional e deixar de olhar a cidade somente como problema local, como fonte de marginalidade; a cidade é, realmente, a morada dos homens, é a sede das indústrias e é na cidade que os problemas estão mais visíveis. Mas vamos dizer, existe esse aspecto intraurbano e existe a cidade como elemento estruturador do espaço nacional. Não sei, os, Srs. devem ver, quando estamos em um avião, quando olhamos o espaço, o nosso território, vemos núcleos urbanos, caminhos ligando esses núcleos e áreas rurais, áreas de produção, que estão entre um núcleo e outro, ao longo desses caminhos. O nosso espaço, então, fisicamente, é constituído desses elementos, e as cidades, os caminhos, as estradas, os transportes, como se inter-relacionam, julgo que esse é o elemento predominante da organização do espaço nacional.

Se pudéssemos olhar, em termos de Constituinte, e idealizar uma rede urbana para o País, uma rede urbana equilibrada, dentro dos nossos ideais democráticos, se pudéssemos olhar as cidades como pólos regionais, como núcleos de desenvolvimento, como valor local poderíamos, pelo menos profissionalmente – e o meu ideal caminha para esse lado – para que a Constituição brasileira, pois acho que isso está ao nível de uma constituição, contemple uma rede urbana equilibrada para o País, e contemple uma compreensão do espaço urbano, como um espaço econômico; porque a cidade é um ente econômico, antes de tudo. Ela tem uma natureza econômica muito forte e tem um papel econômico predominante na organização do País. Naturalmente com relação ao bem-estar das populações, se a cidade for compreendida dentro do seu papel regional, as populações irão encontrar maiores recursos.

Posso afirmar, também – fruto da minha experiência profissional – que os problemas das cidades, normalmente, não encontram solução dentro da cidade, normalmente, encontram solução na escala regional.

Por que São Paulo cresce? Por que Brasília cresce? Todo mundo sabe que não é culpa de Brasília ou São Paulo. Nem Brasília nem São Paulo querem crescer; há muito tempo optaram diferentemente. Crescem porque se constituíram em pólos muito fortes, em detrimento de outros núcleos urbanos que foram esvaziados.

Não há, então, uma compreensão global do espaço nacional. A impressão que temos é que a questão escapou ao Governo; não há governo sobre a questão regional.

As regiões, a não ser o Nordeste, a Amazônia, as grandes regiões enfim, como espaço homogêneo de vida, de comunidade, como espaço homogêneo do ponto de vista econômico, também, como espaço polarizado por núcleos urbanos, ou por uma rede urbana, que organiza um grande pedaço do território, não existe.

O nível regional somente há pouco tempo começou a ser compreendido, a ser institucionalizado, através das regiões metropolitanas. Mesmo assim, estão engatinhando mas já é um primeiro passo.

Idealmente, então, poderíamos até adotar o funcionamento da região metropolitana para ver como há problemas comuns, que transcendem o espaço urbano, o espaço da cidade e que precisam de governo e escapam ao Governo estadual, ao Governo municipal e à esfera federal.

Essas três esferas me parecem que são insuficientes para governar o espaço nacional.

Chegamos, então, através dessa compreensão, da organização do Estado, a uma organização dos poderes, e parece que será difícil deixarmos de sugerir e batalhar pela quarta esfera neste trabalho constituinte – a esfera regional de governo. É preciso que as populações, seus interesses peculiares, seus potenciais, seus problemas, suas angústias sejam apreciadas a nível de governo. Então, o meu ideal profissional de participação, de engajamento nesta comissão seria produzir conteúdo nesse sentido, da cidade como rede urbana como pólo de desenvolvimento, como elemento estruturador do espaço nacional. Acredito que os problemas internos das cidades são sobejamente contemplados, já há muita legislação a esse respeito.

Se a cidade for compreendida, também, como pólo, o transporte se acopla à questão urbana de maneira natural. O transporte não é mais do que o inter-relacionamento entre esses pólos, não é?

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Quanto à questão dos transportes, tive oportunidade de fazer um trabalho para o Constituinte Jutahy Magalhães, no final do ano passado; S. Ex.^a me pedia sugestões à Constituição que seriam feitas sobre transportes. Tive oportunidade de procurar isto em diversas Constituições de outros países e observar que não existe tratamento do assunto a nível constitucional.

Na nossa Constituição, atualmente em vigor, há uns poucos itens 2 ou 3 no máximo, que não são diretamente sobre transporte, mas que influenciam na questão do transporte e que poderiam receber algum tratamento.

Considero que seria o caso de se pensar no aspecto do transporte, como se poderia dar-lhe um tratamento constitucional, porque, senão acredito que esta subcomissão vai despender muito tempo discutindo questões paralelas, que seriam mais corretamente tratadas em termos de legislação complementar, legislação ordinária. Preocupa-me o prazo que esta subcomissão tem, o prazo é curto.

E, permitam-me, mas não entendi bem como V. Ex.^{as} determinaram o calendário, convites às entidades representativas, sem terem, preliminarmente, disposto um ca-

lendário de temas, um temário, porque, na minha forma de compreensão, se estabelece o tema e se convida a entidade que está envolvida com aquele assunto, fica mais fácil de se raciocinar. Pelo menos tenho observado esse tratamento em algumas outras subcomissões, e a discussão do problema levou à conclusão de que seria a maneira mais lógica. Por exemplo, se vai discutir transporte rodoviário em um determinado dia, que naquele dia sejam ouvidas as entidades ligadas ao transporte rodoviário, porque isso irá facilitar a conclusão da subcomissão. E, pelo que estou sabendo, ainda não foi definido o temário, o calendário de temas, não é isso?

Foi definido o calendário de tema, em termo de datas?

Lembro-me de que ficou definido claramente o calendário das entidades que seriam convidadas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim. Foi em função do tema. Ficou estabelecido que se discutiria transporte terrestre, transporte aéreo, transporte ferroviário, transporte marítimo.

Agora, com relação à distribuição de audiências públicas, elas foram distribuídas de acordo com os temas, um dia para transporte marítimo, outro para transporte aéreo, outro para o ferroviário; e as entidades convidadas foram para dar alguma idéia, e aí veremos o que poderemos tirar em matéria constitucional.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Entendi perfeitamente. Mas o que estou tentando colocar é que, se paralelamente a esse calendário estabelecido, conseguíssemos estabelecer temas mais amplos que seriam, inclusive, discutidos com essas entidades, talvez o trabalho da subcomissão ficasse mais fácil, porque se não, cada entidade irá colocar somente os seus problemas, os problemas que ela vive e isso se encaixará em lei ordinária.

Se nós conseguíssemos ligar essas entidades aos temas mais amplos, elas próprias forneceriam subsídios para os trabalhos, em termos de norma constitucional.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu faria uma pergunta à D. Marly. Pelo seu entendimento, compreendi que a maioria das coisas que aqui serão discutidas se enquadram em matéria de legislação ordinária; porém, em termos de transportes, nós temos coisas constitucionais. Considero, vamos dizer assim, decisão do País: o sistema de transporte aéreo brasileiro irá ficar nas mãos de brasileiros, ou ficará nas mãos de todos aqueles que querem ter uma companhia de aviação? Acho que isso é um tema constitucional.

Em termos de transporte marítimo, ele ficará nas mãos de brasileiros ou também à disposição de outros?

Isso aí é pouca coisa, mas acho que é assunto altamente importante e deve constar da Constituição, porque sabemos que hoje, depois da I Guerra Mundial, o transporte é segurança nacional e se é segurança nacional tem que constar da Constituição. Esse o meu entender.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Esses tópicos precisam constar da Constituição, justamente para que determinadas ocorrências não deixem de se fazer presentes como o Sr. está colocando e por exemplo o problema dos navios estrangeiros. Embora exista um artigo na Constituição claro, que diga que só podem ser fretados navios de outras bandeiras no caso de impossibilidade dos nossos, com problemas de tripulação, sempre há um jeito.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Também considero grave o problema de tripulação. Por que, e agora mesmo foi dito, nós não conseguimos pôr no Japão uma mercadoria a preço competitivo? Porque a nossa legis-

lação determina que um navio mercante tenha 36 tripulantes, enquanto os navios gregos estão com 9 cada um. Por quê? Porque toda a tecnologia moderna que os estaleiros conseguiram trazer para os navios guindastes e **containers**, isso não foi levado em consideração na nossa legislação, nós continuamos mantendo 36 homens lá, quando a computação, hoje, faz com que a movimentação de um navio seja feita com menos gente e mais rápida.

Tive oportunidade de visitar os Estados Unidos, passar um ano lá, exatamente verificando todo tipo de transporte naquele País – aéreo, marítimo, rodoviário, ferroviário etc. E observamos que, em termos de transportes, estamos altamente atrasados, porque não existe ainda, neste País nem a integração de sistema de transporte. Um exemplo, já que estamos discutindo o assunto: só temos dois setores que podem emitir conhecimento intermodal que são o ferroviário e o marítimo, os outros sistemas não podem emitir, quer dizer, são estanques.

Temos que dar condições a que todos os sistemas emitam um conhecimento intermodal, porque, senão o caminhão traz até à porta do vagão e, aí, pára o conhecimento dele, a estrada de ferro tem que fazer um novo conhecimento, depois, quando este chega até à borda do navio, tem que ser feito outro conhecimento. É o tipo de negócio que, no mundo inteiro já acabou e aqui continua ainda esse emperramento que tem que ser extinto. Acho que está chegando a hora.

Então, alguma coisa deve constar da Constituição, não especificamente desse jeito, que seria lei ordinária, mas, darem-se umas pinceladas a respeito daquilo que depois será levado à lei ordinária.

Acontece que nós não podemos resolver questões econômicas, também, pelos dados da nossa cultura. E a cultura brasileira privilegiando a rodovia, inclusive dizendo que ela é o subsistema viário que externa mais economia. Isso é um truísmo. A cada quilômetro, de estrada, está sendo feito ou mesmo antes, quando está se fazendo base e sub-base, já começa uma externalização de economias, porque os acampamentos se transformam em vilas e tal, ao longo da estrada.

Jânio Quadros chamava a Belém-Brasília de "estrada das onças", mas ela desenvolveu Gurupi, Imperatriz, Araguaína. Imperatriz, hoje, é uma cidade de médio porte, tendendo a ser cidade ciclópica em alguns anos. E, para a região, ela é uma cidade que irá ter problemas urbanos terríveis, porque a qualidade de vida não acompanhou o crescimento de Imperatriz.

Hoje, já se discute, tive um diálogo com a Sr.^a Marly a respeito e ela acha que a ferrovia externaliza a economia de forma mais determinada, mais fixa que a rodovia, porque a tendência do encampamento na rodovia é ser levado mais para a frente e conseqüentemente, há uma ocorrência econômica ali. A ferrovia não; quando se coloca uma estação de estrada de ferro, ali haverá um núcleo urbano e pode-se ver até aquele processo de desconcentração industrial e da criação de uma suburbanização absolutamente imprescindível hoje no Brasil, se quisermos enfrentar o problema terrível das megalópoles.

Esse é um dado da cultura. Precisamos movimentar a sociedade. Como é que os usuários dos vários transportes estão se comportando diante desses transportes?

Na convocação das pessoas, aqui, vieram os que produzem a indústria de transporte. O usuário de transporte seria a Confederação Nacional do Comércio, que está sofrendo o problema, – dizem eles – por parte do transportador.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – Há falta de transporte o que é um problema dramático.

Eles são os consumidores, vamos dizer, do produto esperado. Qual é o produto esperado da indústria de transporte? Um bom transporte e em condições econômicas competitivas. Isso, na parte da indústria de ferrovia.

Na parte do transporte urbano, vivemos um problema dramático, repito: o Governo criou uma companhia só para resolver isso em 1971. E, os usuários, que à falta de outra, criaram as Associações de Moradores. Como é que estão vendo o transporte de massa? E se esse transporte de massa estiver na mão de particulares, como iremos expor a necessidade de lucros dos particulares e a necessidade de um serviço social?

Então, a Constituição pode prever subsídios, desde quando que se eleja o transporte de massa, como complementação da qualidade de vida, ou como uma participação do trabalhador na riqueza gerada na cidade. A Constituição pode prever uma forma subsidiada de transporte urbano, bem como quem irá pagar esses subsídios – se é o Governo, via Caixa do Tesouro – estou muito preocupado com isto, porque esta Constituição irá sair cheia de obrigações de o Governo tirar dinheiro do Caixa e depois não querer que o Governo empregue, faça obras, etc. ou são as empresas? Culturalmente, se você conceituar que o transporte faz parte da remuneração do trabalhador...

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Mas foi criado o vale-transporte e inclusive, existe uma lei. Só que não funcionou.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – Mas, se conceituarmos que o vale-transporte não poderia ter sido voluntário; deveria ter sido compulsório. Neste País há outro dado da nossa cultura: ou é compulsório, ou não funciona. E mesmo o compulsório, não é devolvido! O que a Constituição vai ver, em matéria de transporte, é eleger um sistema de transporte, definindo a necessidade de um Código Brasileiro de Transporte, no qual se elegerão prioridades. Quem será prioridade: o marítimo, o ferroviário, aeroviário, o rodoviário, o transporte lacustre? Sei lá: deverá ser mais ou menos regionalizado. Porque daí haverá uma derivada muito grande. Quando se fala, por exemplo, em aumentar o subsistema de transporte rodoviário, a Subcomissão que trata da parte tributário dirá o seguinte: como vou construir estradas?

As estradas marítimas já foram feitas por Deus, a estrutura portuária já existe mais ou menos aí. Agora, as estruturas rodoviárias não existem. Algumas estradas asfaltadas, já me disseram que morrem em 10 anos, elas têm que ser totalmente reformadas, após dez anos.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Não, 50%. Gasta-se 50% do que já se gastou para as reformar.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Com as ferrovias, aí entra aquele choque. Por isso, seria bom analisarmos os transportes todos juntos. Poderíamos dizer o seguinte: eu garanto 50 anos de uma linha férrea os Srs. só garantem 15. Vamos ver, em matéria de custo-oportunidade, de benefício-custo, o que iremos escolher como prioridade; e o segundo seria o sistema de subsídios.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Só que a ferrovia exige grandes massas e, se possível, a grandes distâncias, para que ela seja econômica, porque, senão nunca será possível, O Brasil, infelizmente, não tem isso. Por que nos Estados Unidos a ferrovia teve o desenvolvimento que teve? Porque os Estados Unidos têm duas costas: Pacífico e Atlântico. E todos os dois lados

se desenvolveram; houve, naturalmente, aquela troca de mercadorias entre o Oceano Atlântico e o Pacífico. Enquanto o Pacífico importa tudo o que vem da Ásia, o Atlântico importa tudo o que vem da Europa. Com isso deu-se aquele desenvolvimento da ferrovia. Fora disso, todas as ferrovias no Mundo são altamente deficitárias. A única ferrovia no Mundo que conseguiu sobreviver e agora está começando a ser subsidiada é a americana, exatamente por isso. A Alemanha chegou ao ponto em que o subsídio à ferrovia representou 10% do seu orçamento. Na França ocorreu a mesma coisa e são consideradas as duas ferrovias mais importantes e mais eficientes, mas são altamente subsidiadas.

Temos também que partir para isso de saber se nós temos que subsidiar nossas ferrovias, para não chamar, os governantes, amanhã, de gastadores.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – Nobre Constituinte, bastaria que chegássemos a uma conclusão, apoiando à Sra. Marly, e não poderíamos entrar muito na Constituição, a não ser nos propósitos gerais dizendo o seguinte: defender a cabotagem, defender uma certa reserva de mercado, mesmo enfrentando os grandes grupos transportadores do mundo, para o empresariado nacional. Porque não é possível que nós não protejamos o empresário nacional; e há mil formas elegantes, ou bucanieras de fazer reserva de mercado.

Agora, o segundo ponto é saber que recursos se irá tirar para cobrir possíveis subsídios? Mas deixar essa questão de definir, dentro do modelo de transporte brasileiro, para o quinhão de cada um dos subsistemas. Somente um estudo maior, ou o já que tiver sido feito antes, para que, em cima dele, se defina constitucionalmente, ou então, remeter isso para esse Código, que eu chamaria de Plano Brasileiro de Viação ou outro nome que tenha ou que terá em quantificação econômica, fórmula matemática do custo do quilograma transportado, para que se possa fazer opções. Não seria na Constituição que se iria optar, mas teria que se dizer, na Constituição, que o Governo está consciente, quer dizer, o povo, a sociedade brasileira está consciente da necessidade de se hierarquizar os transportes e, mais ainda, ligar o transporte não a uma atividade autônoma e autárquica, mas a uma atividade que constitui a demanda da produção.

Volto ao transporte urbano para lembrar uma coisa: a Legislação brasileira diz que o trabalhador tem horas à disposição do empregador que são remuneradas mas, depois, fixa a jornada de trabalho em 48 horas de trabalho por semana, mas o trabalhador, numa cidade grande, hoje, – outro grande problema que no campo não havia, porque ele andava à pé – leva, por exemplo, de duas a três horas para ir de casa até o local de trabalho, não são remuneradas, e leva outras três horas de retorno. Então, ele fica pedindo a Deus que seja feriado, ou que morra o Presidente, para o tráfego ficar, e ele poder voltar para casa mais cedo.

Tem uma forma que irei ler que diz o seguinte: Todas as horas do trabalhador à disposição do empregador serão remuneradas, não mais oito horas diárias mas dez, doze. O empregador que não quiser fazer isso, ou terá um sistema próprio de transporte para seus empregados, para recolher lá na periferia, recolher lá na baixada e levar para o centro da cidade onde fica a fábrica, ou contribuirá para um fundo de casa própria e transporte de massa, que constitui parte da remuneração do trabalhador.

Nós teríamos, assim uma remuneração completa para o trabalhador, que seria uma parte em dinheiro e outra parte em bens de qualidade: casa e transporte.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – No momento em que o vale transporte fosse obrigatório, isso iria acontecer naturalmente. O que aconteceria? Quando

o empregador tivesse que pagar parte do transporte, ou pagar o transporte do seu empregado, este morando em Bonsucesso – uma hipótese, falando em Rio de Janeiro ou morando em Bangu – que é muito mais distante e trabalhando em Copacabana, naturalmente nós iríamos ver, quando no comércio sediado em Copacabana, ou indústria sediada em Bangu precisasse de funcionário, não ia colocar simplesmente no jornal: "Precisa-se de datilógrafo..." E quem batesse melhor datilografia seria contratado, não importando onde morasse. Não, o empregador passaria a dizer o seguinte: "Precisa-se de datilógrafo. Dá-se preferência absoluta àqueles que morarem em Bangu". Lógico, porque o sujeito mora perto e, na hora em que tiver que tirar o dinheiro do bolso para pagar o transporte, o empregador não irá querer pagar o transporte do sujeito vindo de Copacabana para Bangu, ou de Bangu para Copacabana. Com isso iríamos inclusive, diminuindo o fluxo de transporte nas grandes cidades, fluxo de demanda.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – E até ajudaria e esclareceria melhor os programas de desfavelização. Tanta gente apóia o programa de desfavelização tirando o trabalhador de perto do local de trabalho e mandando para o "Deus me livre". Em Salvador foi construído um conjunto habitacional a trinta quilômetros da cidade, sem transporte de massa. Daí foi infligido ao trabalhador mais um ônus: ter que morar longe, ter que transportar carne, porque o local é longe, a demanda é pequena e o preço é alto, mesmo com o tabelamento imposto pelo Governo; depois ele ainda vai ter horas e horas para gastar no transporte sem remuneração nenhuma.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu considero que soluções existem para o Brasil, porque existe para todo mundo. Agora, é necessário que as soluções não saiam dos gabinetes, como estão saindo. É necessário que o povo seja ouvido, sejam ouvidos os representantes do povo, mas que sejam ouvidos agora, porque nós estamos diariamente em contato com os problemas, porém, o ministro não está. S. Ex.^a está lá com um monte de papel na frente despachando aquilo que lhe levam.

Agora mesmo estamos vendo aí mais uma calamidade, que eu considero – fazer-se uma ferrovia Norte-Sul – um absurdo um negócio desse. Não existe nenhum levantamento feito, para ver que mercadoria essa ferrovia irá transportar, por onde ela irá passar; ainda não há nem assentamento de famílias, de cidades. E nós iremos trazer do Norte para o Sul e levar do Sul para o Norte o quê? Quer dizer, eu tenho medo dessa nova ferrovia do aço que vem aí. Essa, a minha opinião.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Teve V. Ex.^a oportunidade de ver o custo desta ferrovia? Eu vi no jornal de domingo que a ferrovia ficaria em 2,4 bilhões de dólares e os técnicos do setor hidroviário propõem o aproveitamento do Rio Tocantins e etc., o que corresponderá a apenas 500 milhões de dólares.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Posso adiantar-lhe o seguinte: esse é o preço inicial, o preço dela mesmo será de 5 bilhões de dólares. O Brasil tem condição de agüentar isso? Não tem, e fará uma ferrovia do nada para o nada essa é a verdade.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Teve um confronto entre 5 bilhões que V. Ex.^a está falando e os 500 milhões que os técnicos do setor hidroviário propõem e, inclusive, já existe.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – A mesma coisa foi o caso da Ferrovia do Aço. Falou-se que se gastaria 1 bilhão de dólares e que seria a ferrovia de mil dias, já se gastaram 4, e ela já tem 10 anos e, agora, gastar-se-á mais e não se conseguirá fazê-la. O meu medo

da ferrovia é exatamente esse, é porque ela é estanque, na hora em que se assentou o trilho, ela não pode ser modificada. A rodovia, hoje, não tem nada, o caminhão vai buscar o que tem, onde tem. E a ferrovia, se amanhã aquelas terras ali, aquele povo resolver imigrar vamos tê-la ociosa, como fomos obrigados a extinguir quase quatro mil quilômetros de ramais ferroviários, porque determinados ramais eram altamente deficitários, não tinham condições mesmo. Um país que chegou a ter 32 mil quilômetros de ferrovias e hoje está com mais ou menos 29 mil. Por quê? Depois de mil que se cancelou, já se construiu mais alguma coisa?

A Sra. havia falado aí sobre o custo. Cada quilômetro de ferrovia custa dez vezes mais do que um quilômetro de rodovia; enquanto a ferrovia, o Governo a faz e é obrigado depois a mantê-la, a operá-la, tendo mais custo em cima, a rodovia é feita e entregue à iniciativa privada, para explorar. Temos que levar em consideração isso também.

E mais ainda, no caso da rodovia: o Governo só asfalta depois que os ônibus, os caminhões interiorizaram o País, criaram, vamos dizer assim, alguma coisa que justifique asfaltar. Então, os pioneiros chegaram à frente, com os ônibus e os caminhões, construíram as cidades. A resposta é esta: que temos 4.200 municípios e, desses 1.900 por onde passam estradas de ferro; e pelos outros todos não passam. Portanto, há cidades que, podemos dizer, altamente desenvolvidas por onde não passa um trem de ferro. Tudo isso acho que é importante ser discutido, mas ser discutido por quem está no assunto e não ser discutido por alguém que, pura e simplesmente, é pego, em determinado lugar e conduzido a determinado Ministério para discutir e resolver o que não conhece e começa a resolver por informação de terceiros, sem ter um mínimo de idéia da realidade brasileira.

Não temos condição de colocar, vamos dizer assim, mais mercadorias em nossos portos, porque faltam guindastes. Se levarmos em consideração que cada porto brasileiro importou guindaste de um país, e que as peças do guindaste do Porto de Salvador não servem, em caso de necessidade, para ser usadas no Porto do Rio de Janeiro, porque a compra de um resultou de um negócio de café com a Hungria, e o outro, de um feito com a Polônia, o outro com a Alemanha Ocidental. Então desse jeito não é possível a nossa legislação não permitir a tecnologia dos navios que têm guindastes hoje, que não precisam utilizar o guindaste do porto, os quais são altamente sofisticados. Os navios japoneses encostam no Porto do Rio de Janeiro e no Porto de Santos, para movimentar mercadoria, mas não podem movimentar com os seus próprios guindastes, porque os nossos homens não sabem movimentá-los, então têm que ser os nossos guindastes a funcionar e eles são obsoletos, bem como os nossos homens também não trabalham com a mesma desenvoltura, porque não têm interesse nisso ganham por toneladas que põem lá dentro. Então, se demorar mais de um dia ou menos um dia, não tem importância, porque eles já sabem quantas toneladas vai levar aquele navio. Agora, o japonês ou o grego têm interesse porque, quanto mais cedo carregar o navio, mais cedo parte e mais cedo estará faturando o seu frete. Assim, é preciso deixar que o guindaste do navio opere no porto também. Mas a nossa Legislação proíbe que isso aconteça. Não sei se isso é legislação ordinária, ou se temos que dar um jeito de colocar na Constituição alguma coisa que a legislação ordinária tivesse condição de regulamentar e fazer com que o Brasil pudesse abrir os seus portos. Porque D. João VI veio aí para abri-los mas até hoje não conseguiram. Esta é a verdade.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – Nobre constituinte, parece-me que há um problema já tocado pela Sr.^a Marly que falou em concorrência de dois subsistemas,

no caso aí, para uma nova estrada, um novo caminho de penetração e interligação econômica. É o caso de, ou uma ferrovia Norte-Sul ou uma aquavia, ligando os extremos do País.

Aqui já temos um problema definido, onde entra uma porção de variantes e de interesses. Cada um manifesta os seus interesses, a sociedade pluralista é para isso.

Agora, o que eu havia pensado era em vedação da implantação de vias concorrenciais no mesmo espaço. Temos na mesma calha muitas vezes a rodovia e a ferrovia. Um exemplo típico é essa estrada do Vale do Rio Doce, de quilômetros e quilômetros a rodovia passa olhando a ferrovia, depois que fizeram aquela modificação do trajeto em Nova Era.

Por que, então, ter dois subsistemas concorrendo ali e todos dois feitos pelo Governo, feitos pela sociedade? O que desovou-se de dinheiro podia estar-se pagando ou outras coisas.

Acho que o plano teria de dizer que deveriam ser evitadas as vias concorrenciais. Por exemplo, a estrada do Rio de Janeiro a Santos pelo litoral é uma estrada de um país riquíssimo, não a estrada de um país que tem dificuldades econômicas. Ela corre 100 quilômetros mais ou menos da outra e já tem a interligação em dois ou três setores, na cidade de Ubatuba e outras. Que fizessem um pedaço – Ubatuba – Angra dos Reis, para facilitar. O que houve com aquela estrada? Desfechou-se uma especulação imobiliária terrível, porque eram áreas rurais vendidas a preço de hectares e, agora, são áreas urbanas vendidas a 0,01 de hectare o metro quadrado. Vejam que é um passo enorme. Houve problemas com os Caiçaras, ainda hoje, o Incra está cheio de problemas lá. Tudo isso decorrente de uma estrada que podia ter deixado de ser feita ou poderia ter esperado uma melhor oportunidade. A própria Constituição poderia proibir que o Estado alocasse recursos para vias ornamentais ou concorrenciais predatórias, evitando que se faça, onde a região já esteja bem servida por ferrovia e rodovia. A Transamazônica foi feita quando a aquavia era solução normal, ideal, correta, no entanto gastou-se 1 bilhão de dólares em 1975, e ninguém foi responsabilizado por isso – dizia o então Senador Paulo Brossard, no Senado. E, agora, boa parte dela será inundada por Tucuruí.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, acho que já ouvimos bem e trocamos bastante as idéias com os nossos assessores, nossos amigos e auxiliares e nós temos em pauta um estudo rápido sobre regiões metropolitanas de acordo com o combinado ontem. Eu gostaria também de sugerir ao nosso Presidente e a nossos assessores que se fizesse um estudo com subsídio, se for possível, sobre dois assuntos que eu gostaria de receber:

Primeiro das regiões metropolitanas que vamos discutir agora, sobre os problemas administrativos, político e urbanístico de regiões metropolitanas. E aqui temos até dois ex-prefeitos de capitais, se não tiver mais, que devem ter bastante experiência, porque foram administradores de metrópoles e têm vivência.

O outro problema é sobre o que eu estava discutindo lá com um colega, problema dos arquitetos. Talvez fosse possível, dependendo da colocação caber em um artigo. Temos um problema que em Minas com certa experiência consegui verificar. Em conjuntos habitacionais, verifiquei que se vive melhor em casas, mesmo mais distantes, do que em prédios verticais, mesmo mais próximos ao centro, mesmo em situação mais urbana com uma infra-estrutura maior. Chegamos à conclusão de que, onde tem quintal, um lote grande, o trabalhador está contente com a casa, não sai do lugar, se agarra. Ele fala assim: "Deputado, estou devendo a prestação lá na Cohab; me socorre lá, porque eu não quero perder minha casa. Quando mora em

apartamento, não faz questão, se arrumar outro emprego, vai embora, ou, se mora num conjunto habitacional mal feito ou em um hotelzinho que só tem a casa, ele não se agarra, ele não ama, está ali passageiramente, provisoriamente. Então, onde foram feitos conjuntos populares com terrenos grandes, em que a casa tem 100 metros e o terreno era de 300 ou 400 metros e sobrou terreno ali, ele cria galinha, faz horta, tem passarinho. Então, no sábado e no domingo, ele fica em casa, com a família e faz uma piscininha, – chamam piscina mas, na realidade, é um tanque, chamado de piscina. Enfim, ele passa em convivência com a família no fim de semana e, na segunda-feira, está saudável.

Agora, quando ele mora no vertical num prédio, geralmente de 60, 70 metros, ele sai para o boteco, briga, fica irritado, pára pouco em casa, tem vontade de arrumar outro emprego noutra cidade e mudar, não tem sentido sua permanência ali. Então, se houvesse a possibilidade de os corruptos serem retirados das terras que são baratas, onde o que fica caro é a infra-estrutura que é do Governo. A prefeitura entra com a parte da infra-estrutura, com o terreno e o Governo, através da Cohab, faz as casas populares. Então, o custo do terreno, 200 metros a mais ou a menos, é muito pequeno, custa muito pouco, custa um pouco a mais com a infra-estrutura e, às vezes, com um estudo, poder-se-ia ver a possibilidade de esses conjuntos serem um pouco maiores.

O problema da região metropolitana que aqui é, desde o início, debatido, realmente é o problema moderno das grandes cidades, não só do Brasil, mas de todo o mundo, no México, em Buenos Aires, em Paris etc. É uma nova ordem jurídica que se está criando no mundo, hoje, no final do século, as regiões metropolitanas de difícil administração, de difícil convivência política, porque, vejamos, se numa cidade o prefeito é do PT, em outra é do PDS, em outra é do PMDB, em outra é do PFL como é que sentaremos numa reunião, se há conturbação? Essa conturbação é o crescimento de duas ou mais cidades, é a união de duas ou mais cidades com o crescimento simultâneo e em que todo mundo tem o mesmo interesse social e econômico. A população tem o mesmo interesse econômico, social, de escola etc. Vai-se abrir uma rua, chega o prefeito do outro lado e diz: "Não abra a rua, porque não foi aprovado pelo lado de cá". O morador nunca sabe, inclusive em qual cidade está morando se está morando na capital ou na periferia; ali o interesse é comum, na realidade.

Então, essa é outra entidade jurídica que temos de criar agora, porque existem várias cidades novas. Em Belo Horizonte, agora, que é um caso que eu conheço bem, fazer-se lá a canalização da Lagoa da Pampulha uma obra caríssima, em que tem que irrigar, canalizar água de córregos em outros municípios, onde o prefeito não tem interesse. O problema é em Belo Horizonte; o custo original em si, ele não paga porque não tem dinheiro. Quem vai pagar? A prefeitura de Belo Horizonte vai pagar a canalização em outros municípios? E se os prefeitos não autorizarem? De acordo com a lei quem manda no município é o prefeito; nem o Governo federal, nem o estadual podem intervir lá, fazer obras sem autorização do prefeito.

E as cidades-dormitórios aquelas em que a pessoa trabalha noutra cidade e só vai à casa para dormir; o capital é aplicado na cidade periférica. O trabalhador vai trabalhar, mas a sua cidade, por exemplo, não tem dinheiro, não recebe esse rendimento do trabalho na capital. Então, a Comissão Afonso Arinos já criou a quarta instância: Governo federal, estadual, municipal e a região metropolitana a quarta instância, inclusive até com uma câmara de vereador comum, um prefeito comum, Sei que

nós temos que discutir isso aqui: é o único problema político na nossa comissão, o problema da região metropolitana. O problema político-administrativo é saber para onde nós iremos encaminhar esse problema. Estamos discutindo os problemas de transporte, da questão urbana, mas o principal é o problema da região metropolitana, porque nunca se sabe onde começa uma cidade e termina outra. Conheço cidades em que o prefeito leva água, luz, esgoto e, de repente pára, porque a partir dali, é outro município. Esse problema da região metropolitana é administrativo, político, teremos de resolver. É o único que realmente demanda tempo e dedicação; o resto é pouca matéria. Vamos discutir durante uns três dias o problema de transportes; as questões urbanas em cinco audiências, mas, na realidade, não teremos problemas constitucionais. O problema constitucional está nas regiões metropolitanas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, na realidade, combinamos conversar sobre região metropolitana. Foram trazidas aqui outras observações, pelos nossos ilustres assessores, e acho que a partir das questões que foram aqui tratadas, de certa forma têm uma correlação muito grande com o problema da área metropolitana. Na minha opinião, essa questão metropolitana tem um ponto que é uma definição política a nível nacional. Há uma tendência no Brasil de se enfatizar a questão municipal. Se conversarmos com os nossos companheiros constituintes, principalmente aqueles que se auto-intitulam municipalistas eles tendem a dar uma visão muito unilateral na questão, saindo para uma preposição que, em alguns momentos, é pintada com tintas muito fortes, e que chega mesmo a negar, ou a questionar a própria existência do Estado ou a evidência concreta de que, independente de áreas metropolitanas, nós temos situações específicas que influenciam as sedes municipais nessas cidades, que também são regiões urbanas, cujo problema são elas estarem inseridas em determinadas regiões.

Foi falada e repetida a nossa preocupação com a área metropolitana, num País de extensão continental, com uma quantidade de população muito expressiva e, mesmo percentualmente expressiva, mas com menos de dez regiões metropolitanas formadas. Ao lado disso, temos dezenas ou, talvez, centenas de situações de regiões – que é uma coisa muito pouco comentada, muito pouco falada – que necessariamente, se a nossa Constituição em elaboração não contemplar, em um curto espaço de tempo, ainda dentro deste século, nós teremos que ver alterações constitucionais capazes de abrigar essas situações de nível regional.

Quanto à parte metropolitana, especificamente, das regiões formais, um dos problemas importantes é que, no Brasil, elas nasceram de cima para baixo, com a constatação da área técnica, constatação da área política, mas com a decisão, tomada a nível do Governo Federal, com o apoio e com acordo, é evidente, dos Estados, mas de certa forma, a Legislação se sobrepôs à própria situação. Mesmo observando os poderes municipais elas funcionaram razoavelmente, em função de que a maioria dos municípios inseridos nas regiões metropolitanas viviam sob o regime excepcional dos chamados prefeitos nomeados, inclusive os próprios prefeitos de capitais, o que dava uma condição política diferente. Discutimos, à época dos prefeitos de capitais dessas regiões metropolitanas brasileiras, num conclave lá em Curitiba a questão metropolitana com vistas inclusive, à sugestão a ser dada, não só no futuro, como é o caso da nossa Constituição, agora, mas também aos prefeitos que se elegeram, do prosseguimento, sem a nossa visão, quanto a esses aspectos metropolitanos. E a primeira coisa que destacamos foi o fato de que, infelizmente, as regiões metropolitanas, como existiam, passaram a ter nesses or-

ganismos metropolitanos uma função concorrencial, em vez de complementar a coordenação com os diversos municípios. O próprio Governo do Estado e a situação política do País refletia isso, a própria demora na aceitação o próprio governador era eleito e o prefeito da capital era nomeado pelo governador, porque o prestígio relativo de um prefeito de capital, com o governador, passa a ser de tal natureza que incomoda o governador. O que vimos foi que mesmo os Governadores nomeando os seus prefeitos, eles tinham uma competição e ciúme desses prefeitos. Com isso aí, em todas as regiões metropolitanas brasileiras, o que víamos era o governo do Estado atuar e o Governo Federal também, dentro do princípio da centralização de recursos, concorrencialmente com as prefeituras, principalmente, das capitais e realizando coisas que nada tinham a ver com a área metropolitana.

Dentro dessa preocupação é que os prefeitos eleitos assumiram com extrema má vontade, e os técnicos, funcionários das chamadas áreas metropolitanas, tinham muita dificuldade de adaptação à nova realidade do País.

No exterior, as experiências, mesmo aquelas que contemplavam decisões a nível nacional, tinham uma participação não só mais intensa dos prefeitos ou dos poderes municipais existentes, mas também definição clara e precisa de quais seriam as atividades que deveriam ser tratadas por esse organismo metropolitano, qualquer que fosse a forma, porque, mesmo em alguns países, por exemplo, as regiões metropolitanas de Washington ou de Nova Iorque do ponto de vista institucional são diferentes não são iguais, como no caso brasileiro, onde as prerrogativas são as mesmas, de Belém a São Paulo, para pegar os extremos, a maior e menor região metropolitana. Então, aqui há uma uniformização, e em outros países não há. E o ponto comum dessas são as definições precisas das tarefas a serem tratadas. Por exemplo, a questão de transporte, a questão do meio ambiente, normalmente o problema de abastecimento d'água o problema de lixo o problema também de emprego. Em geral, um ponto comum às regiões metropolitanas é que elas são um pólo e têm um segmento dinâmico do ponto de vista econômico, que gera mais empregos, e provocamos esse movimento perpendicular entre as cidades componentes. Se no Sul, por exemplo, Rio de Janeiro ou São Paulo, o movimento se dá inversamente, na direção da periferia para o Centro, a Região Metropolitana de Salvador é completamente diferente. Salvador é uma cidade-dormitório, as pessoas trabalham em Camaçari, em Candeias e dormem em Salvador.

De qualquer forma, o que é comum em Salvador e nas demais áreas metropolitanas é que há um movimento perpendicular, um deslocamento permanente do trabalhador para o local de trabalho e vice-versa. Então, dentro desse aspecto a questão do transporte é um subproduto da própria atividade econômica e, infelizmente, não há como alterar isso, porque essa não é uma coisa que possa ser planejada de fora para dentro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Permite V. Ex.^a um aparte? Não sei se V. Ex.^a teve oportunidade de ler, o que a Comissão Afonso Arinos escreveu como sugestão à Constituição: seis artigos constitucionais sobre região metropolitana. Realmente, acho que pode ser melhorado, mas em tese, o núcleo central que foi a criação de outro Poder Jurídico, outra instância. Existem, hoje União Estados, Municípios e Regiões Metropolitanas. Constitucionalmente, ele já criou a lei regular, fez seis artigos constitucionais somente sobre região metropolitana. Gosto do texto básico, conheço pessoas que já estudaram e gostaram. Lógico, acho que se poderá melhorar. Foi feito por 22 pessoas, brilhantes constitucionalistas, mas a nossa Comissão, que tem assessores,

membros, poderá melhorar, cortar, emendar, fazer modificações mas o cerne da questão, o artigo será esse da Comissão Afonso Arinos, que criou juridicamente, socialmente uma outra instância para resolver constitucionalmente.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA: – O problema mais sério não é, evidentemente, da alçada da nossa Subcomissão, que é o aspecto do poder, mas podemos fazer a recomendação de que pensemos num outro tipo de Poder. Porque, se a região administrativa for criada como região metropolitana atual, ou como região administrativa das grandes cidades, Rio de Janeiro e aqui em Brasília, não serão mais do que "meninas de recado" do Governador, ou do Presidente da República. As regiões administrativas não têm poder político, não têm planejamento democrático. Estou falando das que foram criadas até agora, no Brasil, as regiões administrativas do Rio de Janeiro são muitas; não sei se São Paulo as tem.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES OLIVEIRA: – Lá em Minas Gerais, sou mineiro e conheço bem, pelo contrário, os prefeitos dessas regiões impõe ao governador, o presidente do metrô, Metrobel que nomearam. São eles que nomeiam o delegado metropolitano e têm o poder, inclusive, de nomear secretários de Estado. O governador é que vai muito a reboque deles, eles só estão unidos quando em defesa de interesses próprios, e são todos de um partido só. Há uma hegemonia do PMDB lá. E quando forem de partidos diferentes? Aí ocorrerão os conflitos.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A questão não é tão simples, vejam bem. Não acho que seja a criação de um artigo; é um problema de teoria e de prática, das idéias e de ação o que é realidade concreta. O que assistimos, quando essa definição é estabelecida na prática, é que ela é corrompida, porque a legislação não a altera totalmente, mesmo na proposta de Afonso Arinos, porque isso tem que ser visto sistematicamente, não é uma coisa que dependa só de nós. Por coincidência, está havendo hoje uma reunião de prefeitos de capitais, e eles estão discutindo isso, há um documento do CNBU sobre regiões metropolitanas. Na realidade, isso terá de alterar certas competências do poder municipal. E, na minha opinião, o que deveria ser feito – evidentemente é um ponto de vista pessoal que tem que ser discutido era a criação da possibilidade da figura que não tivesse flexibilidade, e que o organismo fosse adaptado às realidades. Por exemplo, o caso de Belo Horizonte é significativo em relação a outras capitais, e citaria dois, porque conheço bem Belo Horizonte, estive lá acompanhando especificamente esse assunto de transporte urbano, e Recife. A questão de transporte é tratada pelo órgão metropolitano, porque tem grande significado sendo inclusive, muito confortável para o prefeito. Se em Recife e Belo Horizonte as coisas são assim, em São Paulo e em Salvador são diferentes. Não adianta ter um órgão de transporte, uma empresa metropolitana dentro dessas cidades, porque não corresponderão àquela realidade.

A mesma coisa ocorre com o problema de abastecimento de água, o problema do lixo e tantos outros que têm que atender às peculiaridades locais. O que se pode colocar é uma ordem de preferência, uma ordem de prioridade, mas não determinar exatamente qual seria o papel desse organismo constitucional. É importante que, constitucionalmente, esse poder metropolitano exista como inclusive a Constituição deveria inová-lo admitindo a possibilidade de no futuro, existirem não apenas áreas metropolitanas, mas que outras associações regionais fossem feitas. Se observarmos regiões estaduais, sentimos que, em determinados momentos se convive inclusive com a realidade da região, tal qual no Rio Grande do Sul, em São Paulo, no Rio de Janeiro; fala-se do vale tal, da região serrana tal, região da soja, região do cacau, onde

existem, às vezes, fatores que se superpõem em relação a esses assuntos.

Do ponto de vista da área metropolitana, imagino que a Constituição pudesse determinar não só a criação desses instrumentais institucionais, como também alguns pontos referenciais desses instrumentos, mas não cerceando ou ditatorializando qual seria a sua forma, em relação a essas questões. Deixo um pouco em aberto, o que poderia ser tratado em relação a isso.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Sr. Constituinte na minha opinião, as cidades devem ser irmanadas, conturbadas também quando a sua realidade cultural é semelhante. E aí vem o problema: quando elas são de Estados diferentes? É um problema que dificilmente poderá ser enfrentado numa primeira abordagem.

O que temos que pensar é que, quando as cidades são próximas e dependem dos serviços públicos comuns, é inevitável a existência da região. São Paulo, por exemplo, gastou um dinheirão com água, para o ano 2.000, situando uma represa em Mairiporã, que deve estar a mais ou menos uns 30, 40 km da cidade São Paulo. Agora, todos aqueles municípios que são beneficiários da represa, beneficiários de uma água de melhor qualidade não podem criar "quizumba" com o Estado por serem de partidos diferentes ou, então, com o município que intentou a obra.

Acho que o que se deve fazer é uma gestão democrática da cidade, levando a população até a se pronunciar em plebiscito sobre a anexação de regiões, que seria a primeira maneira de se despertar essas populações. Por exemplo, Aratu vai construir com Salvador uma área metropolitana de interesse comum. Vamos então, levantar problema para a população; vamos fazer até consultas populares, porque essa é uma maneira de levantar o problema, de o pessoal ver que está unido e daí por diante, eles têm problemas comuns e irão procurar soluções comuns.

Toda vez que a gente tenta soluções tecnocratas ou soluções de qualquer outra maneira, sem consulta popular – infelizmente as Câmaras de Vereadores nem sempre representam a densidade populacional que as elegeram – nos arriscamos. E uma consulta popular, para o sistema do Brasil, seria muito boa para despertar o interesse dos cidadãos para os seus deveres e direitos, porque não é só direito que o cidadão tem; ele tem também deveres!

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, dê-me licença porque tenho que me afastar, e gostaria de deixar aqui, o que eu imagino que pudéssemos avançar, em relação aos ilustres assessores daqui. Era solicitar-lhes que fosse preparado algum material sobre essa questão da região metropolitana. Por exemplo, que existe no resto do mundo? Como é, nas diversas constituições, o funcionamento de regiões metropolitanas nos países ocidentais?

Também gostaria de obter alguma coisa sobre a problemática da Legislação Trabalhista Portuária, porque, até onde estou informado ela está criando uma complicação enorme em termos de frete marítimo brasileiro; gostaria de um levantamento de dados para podermos avançar em relação à discussão deste tema.

Tem reunião à tarde, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos sim. Está convocada para às 17 horas.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Sr. Presidente, gostaria de confirmar a presença de represen-

tantes de diferentes cidades. Está confirmada a presença do Sr. Requião, Prefeito de Buriti, representando a Associação de Prefeitos de Capitais; do Sr. Jorge Cury, Prefeito de Juazeiro, da Bahia, e o Presidente da Confederação Brasileira dos Municípios; de um prefeito de uma cidade paranaense, que é o representante da Associação Brasileira de Municípios. Estamos apenas com dificuldade na confirmação da vinda do representante da Frente Municipalista, que esteve, ontem aqui mas não pôde ficar para hoje, por causa do horário. Estão vendo se conseguem substituí-lo, mas, assim mesmo, três entidades estarão representadas: a Associação Brasileira de Municípios, a Federação Brasileira de Municípios e Associação de Prefeitos de Capitais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Manoel Vianna.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, uma última colocação sobre esse assunto que me preocupa, e não sei como abordá-lo devidamente. Em níveis constitucionais foi falado aqui antes, quando se discutia a visão sistêmica do urbanismo em si, não apenas o aspecto físico, que é uma questão de nós termos consciência de que em algumas áreas do Brasil, as nossas áreas metropolitanas, todas, sem exceção, já tiveram um crescimento espontâneo além do desejado. E isso aí, não como causa, mas como consequência das próprias atividades econômicas, do próprio processo migratório, da própria insuficiência e incompetência da nossa política de desenvolvimento agrário e por uma série de outras razões. Mas o certo é que a consequência disso são que essas estão crescendo a taxas extremamente elevadas. E o que é mais grave, algumas dessas cidades, inclusive, estão tendo atualmente, em termos relativos, problemas muito maiores nas regiões metropolitanas, justamente nas pobres. Quer dizer, potencialmente, os problemas das regiões metropolitanas de Belém, de Fortaleza, de Recife, de Salvador, são ainda tão graves quanto às questões de Porto Alegre, Curitiba, ou mesmo, em termos relativos, de Rio de Janeiro e São Paulo, com todas as dificuldades. Porque soluções concretas estão muito mais distantes da realidade.

Acho que, em relação a isso aí, um dos pontos que talvez possamos tratar a nível constitucional seria criar sistemas de prioridades, por exemplo, as linhas de crédito, os sistemas de incentivos de qualquer natureza deveriam ser dirigidos, deveria haver uma hierarquia qualquer – isso já existe dentro do sistema de incentivos da Sudene – buscando desestimular a concentração de atividades dentro das chamadas áreas metropolitanas.

Este é um assunto delicado porque, evidentemente, os problemas hoje já decorrentes da situação de fato levam a que se tenha necessidade, por exemplo, de mais empregos no Rio de Janeiro. Então, um dos pontos que se tem que discutir – fugindo um pouco do assunto, aparentemente, mas que na realidade envolve isso – é a questão do terceiro pólo petroquímico no Rio de Janeiro, com argumentações contra e a favor, e os dois lados se digladiam justamente porque, de um as pessoas que defendem o Rio de Janeiro enfatizam a necessidade do desenvolvimento econômico, da dinamização da economia carioca: por outro lado, coloca-se essa defesa – do ponto de vista que eu particularmente faço parte – como política de desenvolvimento regional, porque é inquestionável, que se deva optar em relação ao pólo do Rio de Janeiro, à duplicação do pólo da Bahia.

Estas são faces diferentes de uma mesma questão, como disse o nosso sociólogo. E dentro disto, de qualquer

forma, sabendo dessa realidade, é indispensável que, desde já e a rigor, as políticas metropolitanas, como Londres, Paris etc. A situação de Paris foi melhorada a partir do momento em que o governo francês criou uma consciência a nível nacional do problema e excessiva concentração e estimulou, entre as suas prioridades políticas, criar um programa nacional, não só a nível de desenvolvimento regional, mas também a nível de desenvolvimento de cidades. Ele tinha um plano de desenvolvimento que estimulou a de concentração em Paris, criando incentivo não só para efeito de transferência mas impedindo a continuidade. A realidade é que, hoje, Paris tem uma população menor do que há anos atrás, e tem uma qualidade de vida melhor, inclusive do ponto de vista do meio ambiente.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Paris hoje tem 3 milhões e 500 mil habitantes; São Paulo está caminhando ligeiro para 15 milhões de habitantes.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – É inversamente a situação nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimentos; as cidades cresceram mais. Lembro-me de que, o meu tempo de garoto ainda estudante, ficava deslumbrado com as estatísticas de populações de cidades como Nova Iorque, Paris, Londres e etc. Hoje nos assustamos com os México e os São Paulo da vida. Então, dentro dessa visão os países desenvolvidos tiveram consciência e conseguiram ter uma ação política concreta. Acho que a nova Constituição brasileira não poderia fugir à essa realidade, de buscar alguma coisa a nível constitucional, ainda que – não estou imaginando que a Constituição deva ter coisas irreais – porque não adianta só se dizer que vai resolver problemas, porque a educação é uma obrigação de todos. Se o Estado não dá esta educação que pelo menos se alerte para o problema, se dê uma diretriz, que é o papel maior, a meu ver, da Constituição, em relação às coisas do futuro, e seria desestimular, obter uma política permanente em relação a esta desconcentração.

Então, a tese da desconcentração teria que estar contida em algum artigo constitucional no que diz respeito não só ao problema metropolitano, como ao problema das grandes cidades como um todo. Acho que isto faz parte do aspecto do desenvolvimento regional.

Era a observação que eu queria fazer.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Sr. Presidente, só queria fazer uma observação na conclusão do nobre colega, que não seria propriamente no aspecto do desenvolvimento, mas acho que no próprio aspecto do desenvolvimento nacional. Quer dizer, dentro da definição de modelo de desenvolvimento.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Por coincidência falamos exatamente isso hoje de manhã, numa visita que o pessoal do Nordeste fez ao Presidente José Sarney, justamente que a política de desenvolvimento regional é parte da política do desenvolvimento nacional.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Sra. Myriam Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Dando o meu apoio ao que disse o nobre colega, acho que devemos desestimular as megalópolis. Nós devemos desestimular as grandes concentrações urbanas que, nós sabemos, só trazem grandes problemas, como a marginalidade e etc.

Não creio que uma lei possa criar situações, as leis devem existir para abraçar situações de fato existentes. Mas, se vamos fazer uma nova Constituição, acho que devemos nela inserir algo que desestime, desconcentre as populações. Devemos descentralizar, também, o processo de

industrialização que acarreta as grandes concentrações urbanas.

Gostaria, em primeiro lugar, de colocar alguma coisa de valor, porque a cidade é um ente econômico. Gostaria que tivéssemos uma visão da cidade como um ente coletivo, porque todos nós participamos, a população participa pagando suas taxas, seus impostos e todos têm os mesmos direitos. E, na realidade, não vemos isso acontecer. Vemos, cada vez mais, uma aceleração de uma camada muito rica num local privilegiado e de camadas pobres em outros. Vemos as camadas mais carentes das populações serem afastadas cada vez mais, dos centros das cidades, dos centros de trabalho, em razão de o solo urbano ser usado como ganho de capital. Acho que, na Constituição, dentro de uma visão humanística, uma visão sociológica, temos que impedir a concentração do solo. Temos que tratar o solo urbano como um bem comum a todos, a que todos têm direito. Se a cidade é mantida por toda a sua população, por que não ser assumida por toda ela?

Acho que não podemos, de maneira alguma, deixar de contemplar a nova Constituição com algum artigo sobre as regiões metropolitanas; elas estão aí e não podemos olhá-las, discipliná-las? Devemos favorecer, pelo contrário, devemos humanizar as cidades, procurando fazer com que sejam lugares onde se possa viver.

Gostaria de sugerir, aqui, que estudássemos, adentrássemos um pouco mais naquele documento do Instituto dos Arquitetos de Brasília. Ali há propostas onde se nos detivermos e procurarmos, encontraremos muita coisa interessante e que poderemos transformar em sugestões constitucionais. Temos que humanizar as cidades. Hoje vemos toda a terra nas mãos da iniciativa privada. O Governo municipal quer construir uma escola, em centro local, não pode porque não tem terreno, quer construir uma área de lazer, não tem terreno. Então, temos que estudar um meio de retornar essas áreas ao patrimônio público. Temos que estudar uma série de coisas, mesmo que com isso venhamos a ferir o interesse de empresários, por um interesse maior. Temos que mexer a fundo, como venho questionando, na propriedade!

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – Evidentemente, mesmo correndo o risco de ser trabalho de outra subcomissão a de Definição de Princípios, mas acho que a nossa subcomissão poderia estudar isso e remeter como sugestão a intervenção do estado no domínio econômico, quando o interesse social foi o que deva prevalecer. Lembrei-me de que já discutimos isso entre nós. Por que não as áreas ao redor das grandes cidades que serão, inevitavelmente, como é o caso de Brasília – o local de habitação e de vida dessas populações cujo crescimento não há como conter? Porque Brasília não é como São Paulo onde se pode concentrar a indústria e levar os empregados atrás. Em Brasília só se se desconcentrasse o poder porque aqui todo mundo é funcionário público, de uma maneira ou de outra e inevitavelmente Brasília terá que crescer. Então, por que o estado não arrecada essas terras? Há, inclusive, Constituições de países não comunistas que definem isso: as áreas de expansão das cidades serão arrecadadas, até desapropriadas simplesmente, sem pagamento nenhum, porque o estado irá gastar uma enormidade de infra-estrutura urbana, para chegar até lá.

O caso de Goianases é um exemplo. Goianases está bem longe de São Paulo; se aquilo ali fosse reserva para a expansão de São Paulo, não estaria havendo os problemas atuais do pessoal que está lá. Mas o estado vai chegar a Goianases levando água, luz elétrica, transporte, estrutura viária, porque não tem nada. Então, muitas vezes, um município está gastando uma fábula numa estrada de penetração sacrificando-se, para fazer uma avenida que

vai dar num terreno que era rural, como há até bem pouco tempo, o caso de Campinas, e esse terreno agora vira área urbana passando a ser especulado a preços miríficos.

A SR.A. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – E agregado ao preço do terreno, ainda tem que se computar todas as benfeitorias do local.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – É, e como a Sr.^a está dizendo. Depois o município vai querer construir uma escola, e tem que comprar a terra que ele mesmo doou generosamente. No Nordeste, por exemplo, vimos um município doando terras públicas. Os que tinham terras devolutas, terras disponíveis, doaram, muitas vezes essas terras e agora estão as comprando, para fazer a expansão do projeto urbano. É um absurdo! Foi um castigo duplo imposto por esse município aos seus munícipes – não foi nenhum país de fora, não foi nenhuma ideologia – castigando aos seus próprias contribuintes.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Mas, muitas vezes, dentro de uma política de beneficiar a políticos. Quase sempre foram doados terrenos não para pessoas que não tivessem casas, mas para aqueles apadrinhados, apaniguados. O aforamento era feito indiscriminadamente, sem o menor espírito público. Então, estamos no momento em que temos que restaurar isso. O Instituto dos Arquitetos de Brasília vem com a idéia da estocagem da terra pelo poder público, para que eles possam fazer os equipamentos comunitários necessários à cidade, que possam traçar áreas verdes e etc. Tudo isso é utilização do solo urbano. Nós temos que resgatar o solo urbano; ver como o nosso País vai ser desapropriado; como vamos definir a quantidade de terra que o particular poderá ter em sua mão. Nós não podemos também, aqui, desconhecer os problemas das invasões. Temos que disciplinar o direito da superfície, o direito do domínio do solo, temos que pensar no usucapião urbano, naquelas situações de Estados e Municípios que estão extremamente distantes.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – No início da reunião tive a oportunidade de dizer que, no desenvolvimento econômico, as medidas de urbanização têm que ser tomadas levando em conta o padrão cultural do País. Seria tolice querermos desconhecer que o País tem muitas crenças. Uma das crenças do Brasil, que vem dos tempos imemoriais é a crença na propriedade privada.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – É a cidadania ligada à propriedade.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA: – É o **jus utendi, jus abutendi**; a questão do direito do uso da terra é bem diferente do direito da propriedade da terra. A propriedade da terra deve ser comandada pelo seu uso social. Esse princípio, colocado na Constituinte abriria mão para uma lei ordinária ou uma lei complementar sobre o uso do solo e etc. Então, se diz que o uso do solo urbano tem como definição a sua utilização social e fica aberto o caminho para a estocagem de terras, seja por desapropriação pecuniária, seja por expropriação, seja por arrecadação. Há muitas figuras, no Direito Civil Brasileiro, que permitem isso. Mas temos, primeiro, que convencer a população de que estamos fazendo uma coisa boa. Muitas pessoas, no Brasil, são favoráveis à reforma agrária; muitas pessoas são contrárias, mas os que são contrários são favoráveis à propriedade privada.

Vejam, reforma agrária é para fazer mais proprietários privados. Então a pessoa é favorável à propriedade privada, mas é contra a reforma agrária, que irá aumentar a legião dos proprietários. É preciso quebrar a cultura e mostrar o seguinte: uma coisa é acreditar, professar a propriedade privada e outra coisa é dizer. "Sou favorável à propriedade privada, mas para uns poucos". Costumava dizer que a TFP era a tradição de muitos, pela família de poucos, e pela propriedade de alguns. O único patrimônio comum era a tradição daqueles que faziam parte.

É preciso mexer na cultura. Precisamos aceitar o seguinte: a propriedade não pode ser obstáculo à realização do homem. E aí vem a minha contribuição de sociólogo: a cidade tem que permitir ao homem ser. Hoje, no Brasil, só é, quem tem. A primeira coisa para se ter o **status** de cidadão é ter. Há até uns projetos de normas constitucionais que submetem os votos à renda familiar, só pode votar quem ganha "tantos" salários mínimos. Então, meu Deus do céu, o **jus utendi** foi morto e se reincorpora os espíritos aristocráticos, que são contrários à gestão democrática da cidade.

Se também votarmos na idéia da gestão democrática da cidade, fazem passar isso como norma constitucional e depois conseguir, nas leis ordinárias, ver o princípio fluir. Dentro de algumas gerações, umas duas ou três, estaremos com o caminho aberto para fazermos as reformas sociais no País, até a reforma da empresa. Porque não é só de reforma agrária que o Brasil precisa, ele precisa de reforma da empresa também. A empresa precisa ser democrática, precisa recompensar a todos que trabalham para ela não pode criar feudos, porque a empresa é do homem e serve ao homem. E aí a coisa começa a complicar.

A SRA. CONSTITUINTE MARLY PEREIRA MARTINS GOMES: – Queria fazer só uma colocação: acho muito correta a idéia da estocagem das terras públicas dando ao uso social dessa terra, uma certa expansão de ocupação do solo, crescimento populacional, etc. Mas nós precisamos considerar, também, a necessidade de algum tipo de controle sobre essa estocagem para evitar que ocorra o que temos em Brasília, onde o próprio Governo é o responsável pela especulação imobiliária, porque ele detém as terras e dificulta o acesso a elas e, automaticamente, deflagra um crescimento inflacionário que irá tornando o metro quadrado de solo em Brasília praticamente proibitivo. Porque, se não, nós vamos transferir o poderio da área privada para a área pública e deixar solta a possibilidade de especulação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos uma reunião hoje, às 17 horas, portanto, vamos encerrar agradecendo a presença de todos e solicitando aos companheiros da assessoria que dessem curso às solicitações que lhes foram feitas.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 12 horas e 9 minutos.)

SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO
URBANA E TRANSPORTE

6ª Reunião Ordinária

Às dezessete horas e quarenta e três minutos do dia vinte três de abril do ano de hum mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes: Myrian Portela, José Ulisses de Oliveira, Dirceu Carneiro, Márcio Lacerda, Gidel Dantas, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Joaquim Francisco, Expedito Júnior e Denisar Arneiro. Havendo número, passou-se à leitura da Ata da reunião anterior, que foi aprovada e assinada pelo Senhor Presidente. Em seguida, o Senhor Constituinte José Ulisses de Oliveira sugere a convocação das seguintes entidades: Associação Nacional dos Armadores de Roll-on/Roll-off e Transporte Intermodal, e Associação Nacional de Transportes Públicos. É aprovada a convocação dessas entidades. O Senhor Presidente anunciou a presença, na Subcomissão, dos senhores: Roberto Requião, Prefeito de Curitiba e representante da Associação Brasileira de Prefeitos de Capitais; Jorge Khoury, Prefeito de Juazeiro, Estado da Bahia, Presidente eleito da Associação dos Prefeitos da Bahia e Presidente da Confederação Brasileira dos Municípios; e Silas de Oliveira, Presidente da Associação dos Municípios do Estado de São Paulo, que foram convidados, pelo Senhor Presidente Dirceu Carneiro, a comporem a Mesa dos debates. Na oportunidade, os ilustres convidados fizeram uma exposição sobre assuntos ligados à área de competência da Subcomissão. Em seguida usaram da palavra, como interpellantes, os Senhores Constituintes: Denisar Arneiro, Manoel Castro, José Ulisses de Oliveira, Márcio Lacerda, Joaquim Francisco, Myrian Portela, Gidel Dantas e Luis Roberto Ponte. Agradecendo a presença dos convidados, e antes de encerrar os trabalhos, o Senhor Presidente convoca uma reunião da Subcomissão, a realizar-se às dezessete horas e trinta minutos, de amanhã. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião às vinte horas e quatro minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e três de abril do ano de hum mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA 6ª REUNIÃO ORDINÁRIA DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, REALIZADA AS 17:00 HORAS E 45 MINUTOS, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, SENADO FEDERAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA.

REUNIÃO EM 23 DE ABRIL DE 1987
Às 17:45 H

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Convidamos para fazer parte da Mesa e para expor, nesta sessão da Subcomissão da Questão Urbana e Transportes, o Prefeito Roberto Requião, de Curitiba, representante da Associação Brasileira dos

Prefeitos de Capitais; o Sr. Jorge Cury, Prefeito de Juazeiro, Bahia, Presidente da Associação dos Prefeitos da Bahia e também Presidente da Confederação Nacional dos Municípios; Silas de Oliveira, Presidente da Associação dos Municípios do Estado de São Paulo.

Ao agradecer a presença dos nossos ilustres convidados para esta audiência pública, gostaríamos de fazer referência ao tempo que cada um dos expositores terá, que deverá ser de 20 minutos, e logo após os três participantes terem feito as suas exposições, passaremos aos debates, quando poderão usar da palavra os Srs. Constituintes pelo prazo de três minutos, para indagações, sendo dado o mesmo tempo para as respostas de cada um dos expositores.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – (Fora do microfone)... no interesse da Marinha, me pediu para se colocar no dia 28, como uma das entidades convidadas a expor e a participar dos nossos debates, a ANARD, a Associação Nacional dos Armadores, é o mesmo que transportes especiais, transporte de produtos químicos, carros etc, eles, gostariam de participar o grupo todo se fosse convidado. E também, a pedido do Deputado Sérgio Werneck, que é nosso suplente, solicitação feita ontem, por escrito, convidarmos a Associação Nacional de Transportes Públicos do Estado de Minas e São Paulo, que gostaria de participar no dia 30, que é o dia em que discutiremos o transporte terrestre.

Gostaria que V. Ex.^a, Sr. Presidente, colocasse se está de acordo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que interpreto o espírito do que já foi debatido, na reunião da formulação de nosso programa de trabalho. Portanto, não havendo qualquer observação do plenário, recomendamos que a Secretaria inclua essas observações propostas pelo nosso Relator.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Sr. Presidente, o Contran também já está incluído?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim, já está.

Concedemos a palavra ao nobre Prefeito Roberto Requião.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, quero, inicialmente, declarar a enorme honra que é para mim participar de uma Comissão presidida pelo Sr. Dirceu Carneiro, do qual me confesso um dos mais fervorosos discípulos. O Sr. Presidente iniciou uma perspectiva de administração séria e voltada, realmente, para os interesses da maioria em Lages. Acompanhei-o, de perto, fiz inúmeras visitas, ainda como advogado de Associações de Bairro, antes de ser Deputado e Prefeito de Curitiba. Aproveito a oportunidade para colocar algumas idéias sobre o transporte coletivo, idéias, já hoje são projetos em desenvolvimento em Curitiba.

Porque que o transporte é coletivo? Por que existe? Existe porque quando um número grande de pessoas se deslocam num horário certo e num trajeto conhecido no mesmo veículo, dividem o

custo operacional desse sistema, é, por exemplo, um mesmo ônibus, com o mesmo diesel, o mesmo motorista e o mesmo desgaste de material. A partir desse pressuposto o transporte coletivo deveria ser extraordinariamente barato para o funcionário público, para o trabalhador da indústria, para o comerciante, para as pessoas que o utilizam na ida e volta de trabalho, em horários certos e trajetos conhecidos. Mas, o transporte coletivo não é só isso, é, fundamentalmente, um dos três pilares do planejamento urbano, ao lado do uso do solo e da estrutura viária. Um prefeito quando resolve que uma cidade deve – se expandir numa determinada direção, imediatamente abre e pavimentação uma rua e coloca um ônibus, indo e voltando, viabilizando as condições de habitabilidade da região e valorizando, imediatamente, os terrenos lindeiros. Mas, como o preço do transporte coletivo é dividido entre os seus usuários ele recai, pesadamente, sobre o trabalhador que, na ida e volta do trabalho, divide o custo operacional do sistema, divisão que dá origem ao preço da tarifa. Mas, não é só isso, o transporte coletivo do trabalhador oferece também uma opção alternativa de condução para as pessoas que possuem outros veículos, as classes médias motorizadas. E ele roda vazio, de meia em meia hora, de dez em dez minutos, de hora em hora, por todo o dia, dando aquilo que os urbanistas chamam de qualidade de vida às cidades, disponibilidade farta de transportes coletivos. Mas, o seu custo contidos os seus usuários. E os usuários principais são aqueles que dispensariam o conforto do transporte abundante, durante todo o dia, e que não têm nada a ver com a proposta municipal de expansão urbana e valorização imobiliária.

Como é que se organiza o sistema de transporte coletivo no Brasil? Geralmente um grupo de empresários, através de uma concorrência pública, quase nunca, através de uma concorrência pública, quase sempre, através de um favorecimento político, consegue uma linha, a concessão da operação de uma determinada linha, ou de um determinado sistema. Verifica a potencialidade do número de passageiros, consegue um financiamento quase sempre de aval público e divide: o custo operacional, o salário de seus funcionários, o 13º, as leis sociais, o juro da dívida contraída para aquisição dos veículos, as taxas e serviços desta dívida, mais o lucro pretendido pelo empresário que é acrescentado a uma taxa de administração, pelo número provável de passageiros e temos aí a tarifa. Então, temos um sistema subsidiado, financiado integralmente pela receita tarifária e estes empresários, no momento em que adquirem, pela receita tarifária, o veículo, transformam-no em capital da empresa e passam a remunerar e a depreciar esse capital com a pressuposição de que a frota tem que ser resposta mais adiante e que as concessões não têm uma limitação no tempo, mas são praticamente inacabáveis.

O Poder Público, em conflito com os concessionários de transporte coletivo, que porventura operem muito mal o sistema fica adiante do seguinte dilema; ele tem que desapropriar a frota, porque existe uma concessão, paga lucros cessantes e com receita tributária acaba desapropriando uma frota velha, com reposições atrasadas, de depreciações não aplicadas em equipamentos, desapropria com receita tributária tudo aquilo que já foi pago com receita tarifária pelo usuário.

Estamos propondo a estatização do sistema? Não. Acho que na circunstância política brasileira a estatização do sistema é terrível. E temos alguns exemplos pesados e difíceis de serem aceitos e interpretados, como o da CMTC, em São Paulo, que, embora hoje seja uma empresa viável, carrega um pesado ônus trabalhista de ressarcimento e participação em fundos de reposição salarial que transformam-na numa empresa praticamente impagável, via receita tarifária. Impagável, a não ser que a irresponsabilidade de um Jânio Quadros resolva esse problema, subindo a tarifa para cinco cruzados.

A proposta que estamos implantando na cidade de Curitiba é que criamos na tarifa um fundo de reposição de frota pago pelo usuário, mas esse fundo adquire os veículos em nome do usuário, através do município.

Viabilizamos um sistema extraordinariamente ágil e integrado, porque centralizamos o planejamento. Não são mais interesses de meia dúzia, algumas dezenas, que definem como o sistema vai funcionar, ou seja, recuperamos o transporte coletivo como um instrumento do planejamento urbano. Porque no Brasil todo hoje é um instrumento de arrecadação de recursos por parte da iniciativa privada e as cidades acabam subordinando o seu próprio desenvolvimento ao interesse forte, articulado e definidor de política dos empresários de transporte coletivo no seu processo continuado de corrupção eleitoral.

Gerenciamento público, frota pública e pagamento por quilômetro rodado.

O empresário ganha hoje mais, quanto mais sonega de viagens e lota os seus ônibus.

Quando o sistema estabelece o pagamento por quilômetro rodado ele se desliga, na sua equação de lucro, da necessidade de sonegar uma viagem, porque o passageiro não pode abandonar o ponto e não tem outra opção de transporte e dobrar o número de passageiros na próxima viagem, economizando o motorista, o desgaste do ônibus e todas as despesas que implicam na existência ou não de uma viagem a mais ou a menos.

Mais do que isso, criamos também a receita pública. Esses empresários que repetem no Brasil planilhas semelhantes em todas as grandes cidades e capitais, passaram, em Curitiba, a ter a receita de seus ônibus arrecadada, no fim do dia, pelo Banco do Estado do Paraná que lhes paga por quilômetro, de dez em dez dias. O Fundo da Frota Pública se apropria, desta forma, da metade da receita financeira. Praticamente o município fica com quinze dias, na média, e o empresário com quinze dias, ou muito menos do que isso, porque tem os seus pagamentos escalonados no espaço de um mês.

Esta receita financeira é controlada pelo valor do encerramento do caixa dos cobradores e pelas catracas lacradas. Para se ter uma idéia do que isso significa na prática, a tarifa de Curitiba era calculada, até há alguns meses atrás, sobre uma base estatística de seiscentos e noventa mil passageiros por dia, ou seja, todo o custo do sistema, lançado na planilha pelos empresários do sistema era dividido por seiscentos e noventa mil passageiros, e se estabelecia o valor da tarifa, estatisticamente, como se pudéssemos estabelecer o encerrante de um caixa de Banco e não estivéssemos tratando com pessoas que utilizam ônibus e com receita.

A nova sistemática da receita pública da catraca lacrada e da fiscalização na porta das garagens revelou a Prefeitura que Curitiba tem uma média de um milhão e cem mil passageiros nos dias úteis. Uma média de trezentos mil passageiros a mais por dia, uma Florianópolis a mais por dia, que era roubada do sistema, apropriada pelos empresários ao longo do tempo.

Estamos tentando reunir tudo o que existe de bom no planejamento público. A capacidade da criação, a capacidade da realização do **dumping**, do princípio do grande usuário para que o trabalhador que utiliza o transporte público como seu principal meio de locomoção, a sua alternativa fundamental de transporte, possa pagar por um número de passagens suficiente para o seu deslocamento num mês, por exemplo, 30% a menos do que paga o usuário eventual. Esses sistemas todos têm sido usados em diversos países do mundo.

Mas, fundamentalmente, estamos acrescentando à participação dos empresários a racionalidade da iniciativa privada. Até agora, no sistema antigo, ganhavam mais quanto mais anárquico fosse o sistema, as suas comissões de administração eram maiores quanto mais caro fosse o custo de manutenção, porque tudo isso era rateado pela planilha. No pagamento por quilômetro, numa manutenção feita em ônibus públicos pelos próprios empresários, ou pelas empresas vendedoras de veículos, montadoras e concessionárias, devolvemos à iniciativa privada a sua principal qualidade, de ter lucro em cima da boa administração e da racionalidade. E podemos planejar o sistema de uma forma que viabiliza algumas inovações adjacentes em Curitiba. Temos na cidade a linha "Aldeia", o nosso sistema é integrado, funciona com tronco de ônibus expressos, alimentados pelos ônibus alimentadores que fazem a captação dos passageiros nos bairros.

Na tentativa de desviar um pouco a superutilização do centro e de aldeiar a cidade, viabilizando o comércio dos bairros nas zonas polarizadas pelos terminais, estabelecemos a gratuidade da volta para o cidadão do bairro que, vindo até o terminal inicial do expresso, do ônibus que transporta o grande volume de passageiros, resolve ali os seus problemas de trabalho, de serviços. Com isso, valoriza-se o comércio local, descarregamos o sistema com a viagem evitada até o centro da cidade e viabilizamos um projeto comunitário de aldeamento da cidade.

Estamos já com cento e trinta mil passageiros num sistema de um milhão de poucos mil passageiros por dia, utilizando-se da franquia de pagamento na volta à casa, opção por parte de passageiros que não vão até o centro.

A proposta é extremamente simples. Acredito que seria um caminho intermediário entre a estatização absoluta do sistema, que é o que nos leva aos caos da gestão privada, que ocorre em todas as grandes cidades brasileira e evita o absurdo circunstancial da empresa pública que todos sabemos, enquanto a sociedade civil não se organizar melhor, será um cabide de emprego a ser inflado em vésperas de eleição.

E uma proposta social-democrata dos transportes coletivos, mas, fundamentalmente, viabiliza, de forma definitiva, modificações que poderão avançar para uma proposta de estatização,

porque nada mais se tem a indenizar, a não ser o permissionário de serviço.

A frota é pública, não existe a concessão, as permissões são precárias, Curitiba não pretende caminhar para a estatização. Acreditamos que empresas de administração de serviço público são extremamente viáveis.

Um exemplo mais prático de como funciona o sistema de transporte, atualmente. Seria mais ou menos como se eu contratasse o arquiteto Dirceu Carneiro, pequeno empresário da construção civil, para construir a minha residência, por administração. Pago ao Dirceu Carneiro o custo material, pago a mão-de-obra, as leis sociais e o Dirceu ganha 10% pela administração do projeto. Quando o projeto termina, digo ao Dirceu: quando você me entrega as chaves? E ele me pergunta: Você vai alugar ou comprar a casa que mandou construir?

É exatamente o que acontece em relação ao usuário, ao público que se utiliza do sistema de transportes com o empresário de transporte coletivo. O usuário paga rigorosamente tudo, e no momento em que poderíamos retirar, como estamos retirando em Curitiba, a remuneração de capital e a depreciação de tarifa, porque o ônibus público rodará até o momento em que puder rodar e seja ele economicamente rentável para o sistema, momento em que o fundo será recomposto, porque o fundo pára de ser ativado no momento em que a frota tem condições ideais, ou no momento em que atinge uma quantificação em cruzados julgada, pela administração da empresa gerenciadora, como suficiente para fazer frente a necessidades eventuais e urgentes de quebra, de reposição eventual, de distúrbios públicos, o fundo é desativado.

Temos uma diminuição significativa, a médio prazo, do custo da tarifa, porque o empresário privado vende o seu serviço, a sua capacidade e a sua racionalidade, a sua competência operacional, mas não se apropria mais do capital que não é dele e que remunera e deprecia e não repõe em equipamentos.

Outro aspecto fundamental desse sistema é que todas as cidades brasileiras avaliam, para fins de remuneração de capital, a sua frota de ônibus com base no que as planilhas chamam de mobilizado técnico, ou seja, um número de ônibus multiplicado pelo ônibus-padrão da frota, pelo ônibus moda da frota, multiplicado pelo valor desse ônibus menos a depreciação.

Estamos corrigindo o valor do capital investido por uma moeda estranha em economia brasileira que é moeda-ônibus. Ao mesmo tempo em que os empresários depreciam o seu equipamento com base na ORTN. Para se ter uma idéia do que significa essa equação, antes do Plano Cruzado, a correção monetária estava em torno de 224% e o ônibus, os veículos tinham subido 440%. E uma conta que nunca fecha, uma depreciação que nunca se dá e uma remuneração que utiliza uma moeda fantástica, que é a moeda ônibus, que corrige, incorporando à correção não apenas a subida do mercado montador de veículos, mas incorporando todas as inovações técnicas que os veículos lançados mais recentemente possam assimilar. O sistema de Curitiba com o princípio da frota pública e da operação privada eliminou todas essas distorções e devolveu ao município o transporte coletivo como um instru-

mento de planejamento urbano, ao mesmo nível do uso do solo e da estrutura viável.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição. Como havíamos anunciado, passaremos aos debates dessas questões expostas.

Passo a palavra ao próximo expositor, Jorge Khory.

O SR. JORGE KHOURY: – Gostaria, também, neste instante, de agradecer ao Sr. Presidente desta Subcomissão e demais Constituintes, a oportunidade de aqui nos pronunciar e trazer também um pouco da experiência vivida em um município de pequeno porte ou de porte médio, onde enfrentamos, na área urbana, problemas dos mais diversos.

Aliamos aqui algumas idéias e gostaríamos de tomá-las de conhecimento dos Srs., sabedor de que todas elas já devem ter sido palco do debate nesta Subcomissão, mas o nosso objetivo é exatamente trazer o testemunho próprio daquilo que vivemos, das nossas preocupações nas cidades menores, principalmente do Nordeste brasileiro.

A qualidade de vida urbana está cada vez mais deteriorada pela degradação do ar poluído, pela ação industrial descontrolada, dependendo do agente fiscalizador longínquo.

O problema do meio ambiente é municipal. A comunidade local não pode ficar à mercê de decisões a nível nacional, quando a solução não pode ser uma só, porque cada caso é um caso diferente.

A água tratada e o esgoto arrancados da competência municipal, em favor de sistemas unificados de gerenciamento à distância, ficaram fora da sintonia, das necessidades e expectativas do município. A habitação popular de financiamento controlado não faz jus aos recursos que são levantados no município pela poupança de seus habitantes. O transporte coletivo, os problemas de tráfego e de trânsito que deveriam, ser financiados pelos recursos do Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Gasosos atormentam os usuários, retardam as horas de trabalho, sem que uma política séria distribua melhor esse tributo que alcança um produto consumido nas ruas, nas estradas e nos campos do município.

A vida moderna tem exigido do município uma crescente expectativa de novos serviços e de ampliação dos tradicionais.

Contudo, à conta de um surrado tributo, um Imposto Predial e Territorial Urbano odioso, pois grava a moradia conseguida, muitas vezes a duras penas, com esse tributo, o prefeito enfrenta despesas municipais, de pessoal, manutenção do serviço e equipamentos, os investimentos inadiáveis e as taxas não cobrem os serviços de coleta e destinação do lixo, e da limpeza pública, para ficarmos apenas nos indispensáveis.

Os tributos de participação e as transferências correntes, isto é, a sociedade do quinto do ICM com o Estado e o Fundo de Participação com a União, não refletem o direito do município na partilha e na distribuição. Porque esse sistema indireto de devolver ao município o que é seu por direito, a Constituinte precisa rever essa desconfiança que se transformou em regra contra as administrações municipais.

A legislação no campo urbanístico é de competência federal. O município deveria editar leis, con-

tendo sanções para que, pelo não exercício do direito de construir pelo proprietário, evitando assim especulações com o solo urbano e urbanizado, por parte de seus investidores, gerando a necessidade da criação de processos judiciais mais rápidos para reparar as transgressões das normas jurídicas pertinentes. É necessário reordenar o crescimento urbano e planejar urbanisticamente o País, adotando-se sob o aspecto institucional, as medidas essenciais. Afinal, a valorização da propriedade particular do solo urbano não decorre da ação pura do seu proprietário, mas de uma função conjunta dele e do setor público, com absoluta predominância deste setor. São os investimentos públicos que dão maior ou menor valor ao terreno, mas em regra, não têm retorno na mesma intensidade, porque até a contribuição de melhoria é um tributo sofisticado de origem nórdica e de estrutura jurídico-constitucional de difícil adaptação à realidade dos municípios brasileiros, necessitam de solução de natureza não tributária, o problema financeiro de mais valia imobiliária, resultante da obra pública também.

O chamado solo criado terá de ser objeto da disciplina constitucional, porque é necessário um coeficiente único para certas áreas ou zonas urbanas, a partir do qual o benefício de um acréscimo já se tomará responsável pelo custeio dos encargos adicionais que o Poder Público passa a ter com o aumento populacional em certos logradouros da cidade.

Dentre todos esses aspectos, que rapidamente tentamos aqui enumerar, entendo que a nossa colocação jamais pretende abranger a questão urbanística dos municípios brasileiros. No entanto, diante da exiguidade do tempo com que fomos convidados para aqui estarmos, nesta tarde, não nos foi possível para prepararmos-nos para trazer mais informações sobre o problema. Eu gostaria de deixar aqui, com todos os Constituintes, nesta Subcomissão, uma preocupação muito grande que temos que é exatamente com a questão dos desequilíbrios regionais. Solicitamos um cuidado maior, no sentido de que todos aqueles temas aqui debatidos verifiquem a tipificação do Município brasileiro, as suas diferenças regionais, porque de nenhuma maneira poderemos evitar tal desequilíbrio se tivermos um tratamento igualitário para situações urbanísticas diferenciadas.

Entendemos nós que essa questão é de fundamental importância, sobretudo aquilo que se vem tratando nesta Assembléia Constituinte. A questão do município haverá também de ter, por parte dos Srs. Constituintes, uma visão bastante realista da situação de penúria por que passam todos os municípios brasileiros, todas as colocações e as possibilidades que a administração local tem, ela fica exatamente atrelada à dificuldade financeira por que passam os Estados e Municípios. Na verdade, muito pouco poderemos fazer. Se bem que entendemos que a questão dos interesses locais é de total competência do município, jamais nós poderemos exercer o direito da autonomia municipal, se dispormos da autonomia financeira. Esta questão, por certo, deve ser tratada em outra Subcomissão, mas acredito eu que existem matérias de ordem comum e por isso mesmo, as questões urbanísticas tratadas, nesta Subcomissão; bem como na Subcomissão dos Municípios e Regiões, a Subcomissão de Tributo Parti-

cipação e Distribuição das Rendas deverá existir uma integração para que, realmente, possamos, amanhã, ter uma Constituição voltada para o homem brasileiro, desse homem brasileiro que reside Prefeitos, nos sentimos impotentes em solucionar os problemas mais simples tais como: o problema de moradia, o problema de saneamento, o problema de abastecimento, dos transportes urbanos. Exatamente porque somos os responsáveis, as autoridades constituídas mais próximas do cidadão. No entanto, não temos em nossas mãos os instrumentos capazes de atender a essa ansiedade que se transforma em pressão sobre as administrações municipais, desde quando ficam longínquos do cidadão o Estado e a União. No momento, nós entendemos que temos a responsabilidade de procurar encontrar a saída para os problemas, mas nos sentimos sem as devidas condições por falta dos recursos. Entendemos que a competência de algumas áreas de ações devem continuar com o Estado e com a União. No entanto, que nos fiscalizem, que nos cobrem, mas que nos dêem as condições, porque nós somos capazes de administrar os nossos Municípios da melhor maneira, muito mais eficiente, muito mais barato, do que de longe o Estado ou a União podem fazê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição do Prefeito Jorge Khoury. Passamos a palavra ao Prefeito Silas de Oliveira.

O SR. EXPOSITOR SILAS DE OLIVEIRA: – Inicialmente eu gostaria de fazer um agradecimento à possibilidade da participação dos Prefeitos das regiões metropolitanas e não exclusivamente dos Prefeitos das Capitais, como eu notei, porque praticamente todas as Subcomissões deixam um espaço reservado exclusivamente para os Prefeitos das Capitais discutirem as regiões metropolitanas.

A nossa participação acabou ocorrendo muito em cima da hora, onde viemos, realmente, trazer a nossa posição como Prefeitos de região metropolitana. E não se extinguirão, aqui, através da nossa primeira participação, as propostas que pretendemos trazer às Subcomissões. Estivemos, na parte da tarde, conversando com os companheiros da CNDU, no sentido de que busquemos, através do encontro das regiões metropolitanas, incluindo os Prefeitos das Capitais, para que façamos um amplo debate e que tenhamos condições de trazer uma realidade que nos pareceu, ao longo desses 4 anos, completamente divorciada da participação, de um modo geral, dos partidos. E isso nos preocupou. Nós sentimos isso, por exemplo, no ano passado, quando os partidos políticos, quase que na sua expressiva maioria de formação urbana, utilizaram espaço na televisão para mostrar o seu programa de trabalho, programa partidário e, por incrível que pareça, nenhum deles chegou a tratar da reforma urbana. Trata-se hoje de um problema explosivo que depende de uma atenção toda especial. Se fôssemos fazer o perfil dos Constituintes, na sua expressiva maioria, são de origem de cidades pequenas, do interior, distanciado, portanto, de informações ou vivência de região metropolitana.

Pretendemos, ao longo desse pequeno período que temos para apresentar as propostas e sugestões à Subcomissão, ter condições de apresentar

alguns dados que venham beneficiar o trabalhos das Subcomissões, para que tenhamos, efetivamente, uma Constituinte onde o urbano não seja efetivamente esquecido.

Resido no Município, sou Prefeito de uma cidade da região metropolitana. E 1983, encontramos, lá população de 80 mil habitantes. Em 1980, levantamento feito pela Emplasa apontava um déficit habitacional, em nosso Município, da ordem de 4 mil unidades. Como em nosso município havia uma propriedade de um Município de São Paulo, acabou-se implantando em Itapevi um conjunto habitacional que aumentou em praticamente 50% a população, em apenas 4 anos, e esse programa de habitação não atendeu, em momento algum, aos Municípios que já precisavam ser atendidos na sua reivindicação habitacional. Então, nós sentimos que há realmente um crescimento acelerado na região metropolitana, onde, além deste crescimento acelerado que nós sentimos dentro dos nossos Municípios, sequer somos citados ou lembrados nos levantamentos do IBGE.

Em 1985, nós recebemos uma informação do IBGE que indicava o nosso Município com uma população de 67 mil habitantes. Esse número é apresentado a todos os órgãos, quer sejam do Governo Federal, quer sejam do Governo Estadual. Somos prejudicados na transferência de recursos e somos prejudicados também, seja a nível de Governo Federal, seja a de Governo de Estado. Os órgãos de que dependemos para a implantação de uma série de programas, se tivessem a informação correta da nossa população, com certeza, deles nós estaríamos recebendo mais recursos.

Hoje de manhã, nós tivemos oportunidade de participar da Subcomissão de Municípios e Regiões, onde nós colocamos que todo Município da região metropolitana deveria ter assegurado seus recursos, dentro da sua vocação. Porque nós temos nas áreas metropolitanas uma parcela muito grande de Municípios que são produtores de água, estão na área de proteção aos mananciais, e são, como foi dito hoje no CNDU, Municípios doadores de água, e que a gente pretende que haja uma sensibilidade em todas as Subcomissões que tratam da cidade, que tratam do urbano, para que a gente possa oferecer uma compensação, isto é, um mecanismo de compensação financeira para este município.

Temos uma parcela expressiva da região metropolitana, que são os municípios hoje citados e chamados como cidade-dormitório. Mas, a bem da verdade, essa denominação de cidade-dormitório é colocada de forma depreciativa, na última gaveta de qualquer mesa. Nós pretendemos que esses municípios sejam considerados municípios produtores de espaço para habitação e, assim, mecanismos de competência devem ser atribuídos a esses municípios, para que eles possam continuar fazendo o que fazem normalmente, exportando a mão-de-obra para capital ou os municípios industrializados da região metropolitana. E lá no nosso município ficam os encargos. Então, desta forma, nós teríamos, através desses mecanismos de compensação, um equilíbrio, para então assumirmos e oferecermos o nosso espaço para que seja atendido como município para habitação. Com isso, seremos ressarcidos.

Temos também, na própria região metropolitana, municípios produtores de alimentação, que são os cinturões verdes, que se não tiver também os mecanismos de compensação, temos certeza absoluta, que em pouco tempo, terão nessas áreas que alimentam a metrópole invadidas por loteamentos, sem que o município possa impedir que isso ocorra. Tem que haver realmente uma discussão sobre esses mecanismo de compensação para que possam os municípios ter o equilíbrio e se desenvolverem de forma harmonia.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Uma vez concluídas as apresentações, nós queremos, por solicitação do Prefeito Jorge Khoury, justificar a sua ausência, porque ele tinha um vôo marcado para esse período e pediu licença para viajar.

Estão em debate as apresentações aqui expostas.

Com a palavra o Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Prefeito de Curitiba, a exposição que o Sr. acabou de fazer aqui, realmente, tenho certeza, deixou, a maioria daqueles que o ouviram, perplexos, embora já saibamos há muito tempo que Curitiba tem um sistema viário dos mais perfeitos do Brasil. Mas, os detalhes das informações, tenho certeza de que a maioria não sabia, pelo menos eu não sabia, e sou um homem ligado à área do transportes.

Eu farei uma pergunta: sobre esse sistema adotado em Curitiba foi feita uma comparação, passageiro quilômetros com as outras cidades que também têm num tipo misto de transporte de passageiro, ou seja, um tipo da iniciativa privada e um tipo governamental. O Sr. conseguiu fazer esse levantamento?

Em segundo lugar: nós tivemos uma experiência no Rio de Janeiro, feita pelo ex-Governador, encampando 18 empresas rodoviárias que pertenciam à iniciativa privada. Interessante que essa experiência foi a mais calamitosa possível, porque aquilo que o Sr. disse aqui, em parte, é verdade. O Estado encampou as empresas e fez daquilo um cabide de empregos, quando na iniciativa privada não era um cabide de emprego, os homens trabalhavam, tinham lucro, pagavam imposto, pouco imposto – eu não sou de ônibus, sou de caminhão, e imposto de caminhão é 40% de imposto de renda e o ônibus só paga 6% – talvez muitos aqui não sabiam disso – essa experiência feita no Rio de Janeiro foi calamitosa, aumentou em três vezes o número de funcionários de cada empresa, quebraram todas as empresas que não estavam quebradas. Hoje, o novo Governo Moreira Franco está fazendo um levantamento junto aos funcionários das empresas, eles estão todos satisfeitos, acham que o bom é continuar com o Governo. Mas o Governo também está fazendo um levantamento nas linhas onde o povo é servido, e 100% do povo está reclamando do péssimo serviço que está sendo prestado. Eu queria, se fosse possível, que o Sr. esticasse um pouquinho mais esse milagre que está sendo realizado em Curitiba, para que nós tivéssemos condições de levar ao nosso Governador, também. Muito obrigado.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Se V. Ex.^a fosse à Califórnia nos Estados Unidos, ia verificar que esse antecedente desse sistema misto de frota

pública e operação privada está funcionando há muitos anos.

Quando ao sistema da Intercal, de Curitiba, hoje, é muito bom. Nós temos 200 mil quilômetros, mais ou menos, para mais de milhão de passageiros dia, estamos com cinco passageiros por km. Talvez seja um dos melhores do Brasil. E um sistema tecnicamente bem montado.

O que o Governador Brizola fez, no Rio de Janeiro, acho eu, foi um espetáculo político, não foi uma medida administrativa em cima do transporte coletivo. Provocou um fato para se debruçar, em determinado momento, na janela da imprensa nacional. Não acho que tenha sido precedido de qualquer visão técnica do sistema. Mas, de qualquer forma, a gente não pode esquecer a situação em que ele encontrou as empresas, com a participação das empresas transportes, com o desvio de recursos, com consertos de ônibus. Um dado, por exemplo, que eu deixei de citar na minha exposição, é que os ônibus no sistema privado, depois de depreciados, eles se tomam propriedade dos empresários. Então, dois ou três meses antes do fim da vida útil, o ônibus sofre uma reforma completa, ele é zerado, reforma de avião, troca motor, troca caixa, pneus, todos os elementos móveis, e esse custo todo é jogado onde? E manutenção do veículo, vai para o custo geral da tarifa. O empresário retira o ônibus e coloca numa linha do interior ou vende quase pelo preço de um ônibus, um ônibus que realmente era novo, carroceria nova, todos esses implementos. Então, a malandragem do empresário é muito grande.

As empresas de Curitiba, que são empresas familiares, sofrem como todas as empresas familiares, as suas distorções progressivas. Não têm um cabo eleitoral, mas têm a filha que casou, ou o afilhado que precisa do emprego. Nós tínhamos salários de 150 mil cruzados de diretores que não compareciam, nós tínhamos também 1 os políticos ligados aos empresários, que disputavam eleições e que colocavam todos os seus cabos eleitorais. Nós tínhamos todas as despesas de uso de gasolina, nas vésperas de eleições. Essas modificações em Curitiba começaram com o aperto que o Deputado Maurício Fruet, meu antecessor na Prefeitura de Curitiba, e aqui presente, deu quando o PMDB assumiu pela primeira vez a administração pública da Capital. S. Ex.^a levantou os primeiros problemas, e eu prossegui, depois da eleição direta, com base nos dados anteriormente levantados a realizar algumas modificações.

Mas veja bem V. Ex.^a uma empresa pública é um paradoxo. O transporte privado é um transporte estatizado em favor do empresário privado, mas com uma diferença, a empresa pública ainda, apesar dos abusos, se submete à legislação, à concorrência pública e tudo mais. O empresário privado emprega quem quer, pelo salário que quer, compra as peças pelo valor que bem entende e joga na planilha de tarefa, e aquilo tudo vira custo do sistema.

Acho que esta visão que estamos colocando, o reforço da capacidade fiscalizadora do serviço público e a devolução para o empresário privado, a sua condição de empresário privado é fundamental, porque a empresa estava estatizada a favor do empresário privado. E os escândalos das empresas, encontrados pelo Brizola, são os es-

cândalos encontrados em todas as empresas de transporte do Brasil. A empresa de transporte público acredito eu, é, depois da indústria de cigarro, uma das empresas que mais geram capital. A catraca a girar todos os dias, pagamentos feitos a longo prazo e médio prazo, financiamentos, o dinheiro saindo para o mercado financeiro, Caixa 2, o subdimensionamento do número de passageiros e tudo o mais.

A linha que nós estamos adotando é a do gerenciamento público. Um detalhe que eu não coloquei. A nossa empresa gerenciadora de serviço público não será, em hipótese nenhuma, por força de lei, subsidiada com recursos tarifários, ela é uma empresa pública subsidiada com recursos tributários, ela pode entrar na desorganização geral da administração pública, mas isso jamais vai afetar o custo da tanta para o trabalhador que está utilizando o ônibus. O Fundo de Reposição da Frota é um fundo separado e se destina, única e exclusivamente, à reposição da frota. Não se gasta nenhum tostão dos recursos tarifários para obrigações do próprio Estado, como planejamento do sistema, como pesquisa de combustíveis, de alternativas modais e tudo o mais.

Mas, o fundamental é que não temos mais o concessionário, temos o permissionário, que, se não funcionar bem, pode ser demitido do sistema. E o impressionante desse processo todo é que, no início, tivemos um entreechoque violento com o sistema empresarial, mas aos poucos eles foram se convencendo, também, que é a última alternativa para a iniciativa privada participar do transporte público no Brasil, porque os investimentos estão ficando cada vez mais pesados, na alternativa modal, quando partíamos para o **trolebus** ou para um trem urbano elétrico, os investimentos só serão remunerados em 30, 40 anos. E capital privado algum investe num sistema desses, a não ser se apropriando de recursos tarifários ou de recursos públicos.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Agradeço a V. S.^a por essa informação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: (Fora do microfone.) ... porque a questão do transporte coletivo é, de fato, como bem posto por suas palavras, um dos mais graves dos problemas das grandes cidades brasileiras.

O transporte é uma função indispensável no setor público, e ele tem um grau de complexidade que passou a ser uma dor de cabeça de todo administrador das grandes cidades brasileiras.

A nossa preocupação aqui é muito menos com quem está certo, mas sim com o que é certo.

Existe uma série de pontos positivos na sua exposição, mas há algumas questões que eu gostaria, inclusive para minha informação pessoal, porque sou estudioso desse assunto, esclarecer um pouco melhor. A primeira delas é qual é a taxa de remuneração dos empresários por essa administração.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Constitucionalmente é 12% a remuneração do capital. A taxa de administração operacional é estabelecida entre o poder público e o empresário.

Na verdade, no Brasil, nunca houve padrões de taxas, porque as planilhas, inclusive aquelas

famosas planilhas do CIP, ocultavam todas as distorções possíveis.

Por exemplo, as empresas fornecedoras de petróleo, hoje, de diesel, dão, e V. Ex.^a é transportador, um retorno, em termos de um empréstimo em uma conta vinculada, às vezes em uma conta bloqueada, em que o beneficiário simplesmente retira o lucro financeiro, por trinta ou quarenta dias. Então, quem compra 100 milhões de diesel, recebe 100 milhões numa conta. Ela não altera a tabela do Conselho Nacional de Petróleo, mas ele se beneficia por um determinado número de dias que tem variado, ao longo dos últimos anos, de 13 dias, 30 dias, depende do tipo de negociação que ele faça com a distribuidora, e isso tudo fica fora do sistema. A planilha sempre foi um exercício de matemática que ocultava o verdadeiro lucro, e o verdadeiro lucro, o grande lucro, estava na ocultação no número de passageiros. Imagine V. Ex.^a quem é que vai estabelecer o IPCA do Rio de Janeiro, um sistema desintegrado, não integrado como o de Curitiba? Jamais alguém conseguirá fiscalizar aquele sistema caótico de ônibus, circulando em mesmas linhas, com concorrência de empresas. Então, joga isso para baixo. Então, é a sonegação de passageiros, o lucro financeiro, a sonegação de viagens.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O que me impressionou foi saber que Curitiba tem o sistema de transporte das grandes cidades brasileiras melhor organizado e o próprio desenho da cidade favorece um pouco isso, a própria administração do transporte ao longo do tempo, o planejamento, etc.

Mas há diferença entre os controles existentes. Porque as Secretarias de Transportes Municipais têm evoluído bastante. Houve esforços, inclusive serias, eu diria inquestionáveis, independentemente de partido, de grupos técnicos dentro de São Paulo, Salvador, Recife, Belo Horizonte, etc., quanto a esse acompanhamento. No entanto, Curitiba, que era uma cidade que tinha essa experiência e, ainda assim, a defasagem entre o declarado e o real é de quase 50%?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Sr. Constituinte, o transporte coletivo, ao longo da história recente da República, tem sido a origem do caixa dois dos partidos políticos.

As planilhas sempre foram calculadas politicamente e esse lucro dos empresários sempre tem sido rateado com as administrações públicas.

Quando assumimos, assumimos uma situação dada, planilhas históricas, eu deixei claro a V. Ex.^a que o agora Constituinte Maurício Fruet, foi quem começou as modificações, mas estou continuando com elas, não pretendo ter chegado a uma conclusão definitiva no transporte coletivo. Acredito que a solução definitiva no Brasil, hoje, para evitar maiores discussões sobre a estatização, é a frota pública, é acabar com essa história de que o dinheiro do povo paga um ônibus que é apropriado pelo empresário, que passa a receber remuneração de capital e a depreciá-lo como se ele tivesse investido. Se ele não investe, não tem porque receber a remuneração. E as fraudes eram enormes. Por exemplo: em Curitiba, os empresários estão nos devendo 323 ônibus, capital já recebido, remuneração completada. Na época do Plano Cruzado, a desculpa era de que as monta-

doras não produziam mais ônibus, mas isso vem ao longo dos anos na administração do PDS.

Então, acho que o fundamental é a frota pública, ou a devolução ao município do transporte de massa, como instrumento de planejamento urbano, e uma transparência absoluta nesse sistema.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Mas, veja bem, não estou querendo contestar, estou querendo aprender, mas insistiria em um ponto: algumas capitais têm frotas, também, públicas, uma parcela, uma empresa, pelo menos, era pública.

E mesmo descontando, como o caso da CMTC, em São Paulo, o mesmo caso da Bahia, e ainda outros sistemas mistos existentes, mesmo descontando os erros administrativos dos fundos especiais, etc., mas falando só do custo operacional, ainda assim, em muitos casos, esses custos operacionais ficavam mais ou menos compatíveis com o sistema como um todo, uma diferença relativamente pequena.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – A má administração pode existir na empresa pública e na empresa privada, não é?

A má administração não é uma característica da empresa pública nem da empresa privada. Só que a empresa privada quebra mais facilmente.

Acho, por exemplo, que a CMTC, hoje, em São Paulo, apesar de todas as linhas principais terem sido entregues para a atividade privada, dá lucro. Se não fosse o passivo trabalhista, ela era uma empresa viável. O que inviabiliza a CMTC é o passivo trabalhista, gerado pela irresponsabilidade de uma sucessão de administrações.

E a tarifa do Sr. Jânio Quadros, inclusive, é de 5 cruzados, o que deriva hoje, do fatia de a Câmara Municipal não tê-lo deixado aumentar o IPTU, o transporte de São Paulo era subsidiado, via receita tributária. Cortaram a possibilidade da receita tributária para amarrar as mãos da administração, que, também não me parece muito decente. Louco o Sr. Jânio Quadros, louco o povo que o elegeu, mas ele é o Prefeito de São Paulo. E o meu Partido, inclusive, o PMDB, jogou pesado para que ele não tivesse recursos. Ele contra-atacou, zerando o custo da CMTC com uma tarifa de 5 cruzados. Ele compensou a receita tributária que não lhe deram com a receita tarifária que ele obteve por decreto.

Então, o que acho é que problemas de administração são resolvíveis na estrutura pública e na estrutura privada. Mas a estrutura privada se apropria de patrimônio público, de capital público, no caso específico dos transportes. E o gerenciamento tem que ser público. É impossível que nove empresas disputem o mercado numa cidade, porque o transporte coletivo, pelas suas condições personalíssimas, só pode ser barato se for planejado do ponto de vista global. Não se pode estabelecer concorrência de linhas. O empresário estaria quebrando e outro, imediatamente, recuperaria o tempo perdido, no momento que fez o **dumping** da tarifa para recuperar mais adiante. O mais forte quebraria, o mais fraco.

Agora, o que acontece em planilhas de custo, tarifa, e tudo o mais, ao lado dessa lenda de que em toda empresa pública de transporte é ineficiente, acho que elas são eficientes, elas pagam é o preço da mordomia eleitoral e do excesso

de funcionários, elas podem ser tão eficientes quanto as empresas privadas.

O que acontece é que, como ocorre nos Tribunais de Contas, uma patifaria organizada e aceita em Curitiba, firma jurisprudência e é levada às planilhas de todo o Brasil, imediatamente.

Em Curitiba é assim, e como as pessoas não entendem muito daquela complicação que é uma planilha de transporte coletivo, uma complicação absurda, com Equações fantásticas, Curitiba é assim, então Belo Horizonte aceita também.

Você recebe todo dia um telex para saber como estão os custos em Curitiba, então, quanto se remunera. Na planilha de Curitiba, verificamos que estávamos remunerando a escrivãzinha do avô do proprietário da empresa mais antiga, há 45 anos. Ela estava sendo remunerada e depreciada.

A racionalidade é possível na empresa pública, e o planejamento é impossível sem a empresa pública. A restituição dos princípios de racionalidade da atividade privada para operação também é necessária. Embora eu faça o elogio da empresa pública, não acredito em empresas públicas de transportes coletivos que escapem do processo do empreguismo nas cidades brasileiras. Acredito nos Correios e Telégrafos, no Banco do Brasil e empresas submetidas a uma grande fiscalização da sociedade civil, da economia, de tudo mais. Elas são viáveis, são eficientes, com alguns deslizes que ocorrem com uma ou outra. Mas, no caso específico de permissionários ou concessionários atomizados em cidades, o melhor sistema ainda seria a permissão da operação da empresa privada.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – No caso específico de Curitiba, a limpeza pública é realizada diretamente pelo município ou ela é uma prestação de serviço, como em São Paulo e parte do Rio de Janeiro?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – A limpeza pública em Curitiba, hoje, é da área privada. Havia uma pequena parcela, feita pelo município, que estou, inclusive, extinguindo, porque era tão pequena que não pagava mais o custo do seu gerenciamento.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – E no caso específico, qual a vantagem dessa operação privada na estrutura de emprego?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Não sei. Conversei com o Prefeito de Niterói num seminário de regiões metropolitanas em Porto Alegre, e ele me disse que a empresa de limpeza pública de Niterói tinha 47 engenheiros. Acho que é um bom motivo para não termos uma empresa pública de limpeza urbana.

Pessoalmente, acho que todos esses serviços permanentes da Prefeitura deveriam ser públicos. A iniciativa privada deve colaborar com a Administração Pública no serviço eventual. É um absurdo a Prefeitura montar uma equipe de engenheiros para construir uma obra de arte rodoviária, que é eventual, equipamento pesado especializado. Mas a manutenção da cidade, a limpeza urbana, o sistema de saúde, os serviços que a Prefeitura presta de modo contínuo e orgânico deveriam todos ser públicos.

Temos o risco da distorção. Mas, de qualquer forma, todos nós sabemos que o risco da corrup-

ção em relação aos serviços empreitados também é muito grande, às vezes é até maior do que o peso do salário de algumas centenas de trabalhadores brasileiros, que acabam conseguindo botar seus filhos na escola e tudo mais. É uma escolha quase pela corrupção ou pela democratização da renda, através do pagamento de salários para funcionários públicos, às vezes pouco eficientes.

Mantenho o lixo em Curitiba, porque a tarefa de modificar o transporte coletivo já é muito grande, e abrir mais uma frente nisso é nos deixar extremamente ocupados e desgastados.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – É bastante interessante esse serviço de Curitiba e gostaria até de acompanhar mais permanentemente, independente do trabalho da Constituição, neste instante.

Há um fato realmente muito importante nas suas colocações, que é o problema da identificação do grau de corrupção. Daqui a pouco, a discussão da eficácia sai um pouco do sistema operacional propriamente dito para uma questão objetiva: era tão corrupto o sistema que, senão, a rigor, essa diferença não deveria ser tão elevada.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Ela seria elevada pela ausência do planejamento centralizado. O transporte coletivo sem um planejamento global e centralizado é impossível.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A tarifa não era única e o sistema não era planejado pelo próprio município?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Se você for montar uma estrutura de fiscalização absoluta em cima de uma empresa privada, gozando de todas aquelas liberdades de sonegar a fiscalização, livros fiscais, etc., acaba-se montando uma estrutura mais cara do que a diferença de preço.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Nós até evoluímos, porque essa é uma questão que interessa a todos nós. Eventualmente, este nosso debate pode estar parecendo uma polêmica individual. Mas acho que conseguimos conhecer mais profundamente o assunto.

Tenho duas questões objetivas em relação a isso. A primeira é a seguinte! Estamos falando, num primeiro instante, no transporte urbano. Mas, na sua própria abordagem, foi levantada a possibilidade de entendermos que essa questão do chamado sistema de transporte de massa, que envolva o transporte mesmo de um veículo leve sobre trilhos, o sistema de metrô de superfície e outros, o volume de investimento e a taxa remuneratória, tudo isso implica um tipo de envolvimento estatal.

Com vistas a isso, recebemos, entre as sugestões aqui apontadas, contribuições de outros companheiros, uma sugestão no sentido de que os transportes de massa nas grandes cidades fossem competência da União.

Qual é a sua opinião sobre esse assunto?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – A União, hoje, é a realidade objetiva do Brasil, mas ela é incompetente, as propostas que se colocam são absurdas. Tenho denunciado, desde que assumi a Prefeitura, que tenho a maior dívida proporcional do Brasil em Curitiba: a dívida das fantasias dos velhos planejadores urbanos que tomaram conta da cidade por muito tempo. Alguns acertos, muitos desacertos e uma inviabilização das administrações que se sucedem. Para pagar a dívida, teria

que parar Curitiba 27 anos. Mas, desde que assumi, o BNDES me propõe financiamento para trolebus. Eu não sabia por quê. No começo, fiquei imaginando que havia comissões nesse processo. Mas não havia comissão alguma. O que havia era que o BNDES havia financiado, comprando participação acionária à Mafresa e à Cobrasma, e não tinha conseguido viabilizar a venda de ônibus para as capitais. Agora, quer empurrar esse negócio para qualquer lugar, independentemente do fato de ser adequado ou não. Para Curitiba, em algumas linhas e em determinadas circunstâncias, são adequadas.

A vocação energética do Brasil é elétrica. Mais cedo ou mais tarde, vamos utilizar esse tipo de energia para o transporte de massa. Mas isso não significa que Curitiba tenha que entrar outra vez numa aventura. Hoje, com o sistema que temos, podemos até entrar no processo de amplificação de algumas linhas. Mas, há algum tempo atrás, isso significava comprar trolebus, endividar extraordinariamente o município e dar de presente para alguns empresários privados.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A segunda questão relativa a esse tema seria do ponto de vista constitucional, porque é questão de transportes urbanos. Falamos sempre no transporte quando ele envolve grandes cidades, mas, evidentemente, esse reflexo é muito maior nas grandes cidades.

Ocorrer-lhe-ia, inclusive com a experiência parlamentar no interior, alguma sugestão concreta quanto à forma de se abordar isso constitucionalmente?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Hoje, o Brasil está suficientemente avançado, do ponto de vista trabalhista, para que ninguém cogite em fazer o metalúrgico pagar o custo do tomo do qual ele trabalha, para que ninguém cogite em fazer com que o pedreiro pague à misturadora de cimento a sua colher, as suas ferramentas, e o transporte coletivo no Brasil é uma ferramenta de trabalho, é utilizado pelo trabalhador para se deslocar do lugar onde mora para o lugar onde aloca sua força de trabalho.

E fundamental que o transporte coletivo tenha um tratamento diferenciado. Ele é um direito da cidadania, é um direito do trabalhador, se não podemos tê-lo gratuito, porque teoricamente deveria ser uma despesa do Estado ou do capital, devemos tê-lo o mais barato possível. E não vejo muito espaço no transporte coletivo para os lucros da empresa privada. O lucro da empresa no transporte coletivo prejudica o conjunto da economia, inclusive dentro da perspectiva do capitalismo que vivemos. O transporte drena recursos para determinados grupos, em grande quantidade nas grandes cidades, que poderiam ser alocados no desenvolvimento das pequenas empresas, na compra de sapato, na compra de comida, na compra de saúde, na compra de melhoria de qualidade de vida e garantia de direitos.

No momento em que permitimos que o transporte coletivo especule numa cidade, partindo do princípio que ele é um monopólio, que ninguém pode deixar de usá-lo, estamos prejudicando o desenvolvimento da economia capitalista como um todo. Não existe cidade americana que tenha transporte coletivo privado, hoje. Transporte coletivo urbano de massa nos Estados Unidos é públi-

co, e o exemplo que destoa desse processo todo é o da Califórnia, que é, mais ou menos, o que estamos propondo para Curitiba e para vocês aqui: frota pública e operação privada.

É público, por quê? Porque os investimentos são cada vez maiores, o retorno é cada vez mais difícil, mas, fundamentalmente, porque o transporte é um direito da cidadania.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Eu queria fugir um pouco da questão do transporte: a questão metropolitana, que foi o tema abordado ontem pela manhã, na sua participação na Comissão das Questões dos Municípios. Em relação ao seu trabalho, contribuição sua, pessoal, em relação a este tema, é evidente que como sua sugestão, e nesse ponto nós concordamos, com as distorções inclusive quando falamos no problema que o governo metropolitano obteve contrato de cima para baixo, com a participação a nível dos municípios, mas na sua sugestão ela excluiria, dentro da área metropolitana, isto é, o município que tiver um legislativo, concomitantemente, ou seria todo ele, a prefeitura, a sede municipal funcionaria como distrito, ou as duas coisas funcionariam simultaneamente?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Eu acho que, na proposta que eu coloquei do grande município, eu parto de um pressuposto, sempre da realidade concreta: alguém poderia propor que, para melhorar o gerenciamento urbano de São Paulo, dividíssemos São Paulo, com base nas suas administrações regionais que – se não me engano o prefeito paulista que já saiu, devem ser umas 50, ou, pelo menos, duas dúzias, e em cada uma delas nós criaríamos uma Câmara de Vereador com recursos próprios e isolaríamos o processo todo, estabelecendo autonomia, ou São Paulo funciona melhor com um prefeito único, com uma Câmara única e regiões administrativas? Eu acho que os grandes municípios já existem como regiões metropolitanas de fato. O problema é: como vamos gerenciá-los?

Então, a minha proposta é dupla: primeiro, eu acho que as regiões metropolitanas devem ter a menor quantidade de aporte possível de recursos da União, para manter a sua qualidade de vida. Elas devem ser viabilizadas com mudanças administrativas. Elas devem ser viabilizadas, gerando os seus próprios recursos, cobrando melhor as suas taxas e tendo os recursos indispensáveis da União. E a União deve-se preocupar com o Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano, votado no Congresso Nacional, que privilegia as cidades médias e potencialmente médias, porque, como discutimos de manhã, a vocação da vida urbana é uma vocação definitiva do Brasil. Uma economia de mercado. Não será a reforma agrária que reterá o homem no campo. A Reforma agrária é importante, é prioritária, é o imperativo da produção, é o imperativo moral e ético de dar ao indivíduo que trabalha a propriedade da terra, como se deve dar a propriedade da ferramenta ao trabalhador urbano. Mas, a reforma agrária não reterá o homem no campo. Por exemplo, o modelo minifundiário americano de fazendas familiares de 50 alqueires. Hoje, 5% da população norte-americana mora no campo; 2% por opção de habitação, trabalha nas cidades. Então, só conseguiríamos a retenção do homem no campo, através de uma reforma agrária, se a refor-

ma fosse à chinesa. Uma reforma com baixa utilização de mecanização e intensiva utilização de mão-de-obra. Mas está faltando nessa economia de mercado, influenciada pela mídia eletrônica, pelas revistas, pelos jornais e pelo rádio, que é a matéria-prima de conformismo para essa reforma urbana, mais do que viabilizar trens-bala em regiões metropolitanas, passa pela criação de cidades razoáveis no interior do Brasil. E, cidades que ofereçam às pessoas a qualidade e a sofisticação de vida urbana que elas desejam e, que lhes é demonstrada a cada dia nos meios de comunicação.

Então, o que eu procuro é, sem maiores mistérios, sem demagogia sobre a acessória de municipalismo, transplantado mecanicamente da visão alemã para o Brasil, quando a Alemanha tem cidades de 700 anos, e temos municípios que foram feitos no fim da semana passada, em cima de um papel para viabilizar currais eleitorais, sem vida comunitária, sem solidariedade, sem tradição, sem consistência nenhuma, do ponto de vista da comunidade, não podemos transportar mecanicamente essa realidade sociológica. Vamos cuidar das regiões metropolitanas. A minha proposta é o prefeito metropolitano. Então, me dizem, é o prefeito da capital querendo engolir os municípios circunvizinhos. Mas, como? Numa proposta de uma grande prefeitura metropolitana em que teremos prefeitos distritais, uma única câmara de vereadores, os prefeitos distritais funcionando como conselhos comunitários? Quem, realmente, abre mão do poder é a Capital. Porque ela tem todos os recursos, ela tem o poder político. Ela é que abre mão desse poder e está-se transformando num distrito administrativo, subordinado a um prefeito metropolitano, eleito pelo conjunto da população da área de abrangência da região. Não vejo outra saída. O resto é poesia. A autonomia dos municípios, a autonomia do município-dormitório em que as pessoas não têm nem consciência. No caso de Curitiba, onde estão morando, as pessoas dos municípios limítrofes imaginam que moram em Curitiba, elas não têm consciência de onde passa essa linha administrativa divisória da competência municipal. Então, o que nós estamos tentando é viabilizar a administração dessas megalópoles geradas nas regiões metropolitanas, com meios institucionais e baratos, com inteligência e com criatividade, para que a União não tenha definitivamente, que investir nas aventuras de trens-balas, de grandes viadutos, e dos "minhocões" malufistas para viabilizar o fluxo, a liberdade de movimento das pessoas de casa para o trabalho e do trabalho para casa, a custos altíssimos que poderiam ser aplicados nas cidades do interior, viabilizar a qualidade de vida e viabilizar a contenção do êxodo rural, em verdadeiros diques, de cidades razoáveis por todo o Brasil.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ

ULISSES DE OLIVEIRA: – Há alguns colegas querendo fazer uma pausa. Eu estou querendo fazer uma última pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É pena, mas o companheiro já está extrapolando os 3 minutos.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, peça a palavra.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ

ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, dentro dessa mesma abordagem de regiões metropolitanas, não ficou bem claro ou eu não entendi bem, com relação aos subprefeitos ou aos prefeitos distritais. Eu gostaria que o nosso querido expositor detalhasse mais como é que seriam esses subprefeitos. Como é que seriam eleitos? Como seria a administração deles e a participação dentro do orçamento ou se apenas regionais?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Em termos de Constituinte, para sua regulamentação estou deixando um pouco mais para a frente. Eu acho que, no desenho geral, o subprefeito não é subprefeito, ele é um prefeito distrital. Só que ele vai trabalhar com um espaço pedagógico de organização da sociedade civil. Nós temos uma Câmara de Vereadores eleita proporcionalmente pelo distrito, e uma câmara geral de toda a região. Ela decide as questões da região metropolitana. E o subprefeito trabalharia, na minha proposta teórica, com um conselho comunitário aberto. Esses conselhos que a comunidade, a sociedade, freqüenta, cada vez que ela tem um problema pela frente e deixa de freqüentar, quando o problema é resolvido, ou quando não consegue resolver o problema. Mas, o espaço institucional teria de haver. E uma mediação que procura desabsolutizar um mandato parlamentar e executivo absoluto que nós temos hoje. É uma mediação da sociedade. Não é uma proposta basista de administração pública, porque eu prezo, de maneira extraordinária, a democracia representativa, que é um avanço fundamental e extremamente conseqüente sobre o basismo. Não estou fazendo uma proposta simplista, mas, esses espaços pedagógicos de conselhos comunitários nos distritos são importantes, porque a democracia representativa só será definitivamente consolidada quando a organização social for tão densa que os partidos, os verdadeiros partidos ideológicos, se acordarem nessas organizações e tenham as suas propostas.

Eu dizia, hoje, de manhã, que eu não acredito na proposta basista. Acho que a democracia representativa é fundamental. Reservo esse espaço pedagógico para as organizações sociais na proposta, porque eu nunca ouvi falar numa mudança radical da sociedade, pelo menos na contemporaneidade, na História que nós conhecemos hoje, organizada por sapateiros, por moradores, por professoras, por engenheiros ou trabalhadores metalúrgicos. As propostas são urdidas em partidos políticos, estes sim, com forte base social. Então, prefeito distrital, organização comunitária, participando na discussão dos problemas emergenciais como prefeito distrital. Prefeito metropolitano, discutindo as questões que são objeto do planejamento geral: questões de transportes, questões de saúde, questões de abastecimento, questões do uso do solo, questões que dizem respeito ao planejamento urbano, apoiado num conselho ou numa câmara de representantes distritais.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ

ULISSES OLIVEIRA: – Mas, a minha pergunta é a seguinte: esse prefeito distrital é eleito, não teria a Câmara de Vereadores. Como ficaria o vereador metropolitano com relação ao prefeito distrital?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Ficaria extraordinariamente bem colocado. Ele é que iria definir

os recursos do distrito. Ele seria um vereador extremamente valorizado. Agora, ele não iria mais distribuir a manilha e ser responsável pelos pequenos serviços de despachante que distorcem a verdadeira natureza do seu mandato.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Mas, qual é a responsabilidade do prefeito distrital?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – A responsabilidade dele reporta à Câmara Municipal, evidentemente.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – À Câmara Municipal Metropolitana?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Sim.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Então, a Câmara Municipal metropolitana ia fiscalizar. Então, aí, no caso de ser...

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Apoiada nos conselhos comunitários. Seria um braço da Câmara Municipal, um braço do Legislativo.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Prefeito, se essa região metropolitana for composta de 15 cidades ou 20 distritos, então os vereadores iriam fiscalizar ou o prefeito metropolitano iria legislar com os demais subprefeitos...

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Cá entre nós, na cidade média brasileira, algumas, hoje, o vereador consegue fiscalizar a totalidade das coisas que acontecem. Porque um chefe do distrito rodoviário, às vezes, é mais importante do que o próprio prefeito. Essa fiscalização só será efetiva se o vereador tiver o apoio da comunidade, organizada se ele aprender a utilizar esse apoio. Se ele não achar que a sociedade organizada é um concorrente com seu mandato representativo.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Então, não seria melhor eleger o prefeito metropolitano com a Câmara dos Vereadores Metropolitana, e o prefeito, juntamente com a Câmara, designar o prefeito, como é feito atualmente regional, sem ser eleito? Ai ficaria uma idéia geral...

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Todas as medidas que desabsolutizam o autoritarismo, o poder discricionário dos mandatos, são interessantes. Eu acho que o prefeito é eleito mesmo. Eleito, fiscalizado pela Câmara e fiscalizado pelo conselho comunitário.

Olha, é uma idéia. Acho que a idéia geral está colocada. A maneira como isso se desenhará eu acho que poderia depender até de plebiscito, de discussões, nas regiões metropolitanas. Temos diferenças fundamentais entre a região metropolitana de Curitiba e a de São Paulo.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Eu acho que aí, dependendo da lei ordinária, ficaria difícil, porque numa região como São Paulo teria o prefeito metropolitano e o prefeito da Capital. Então, às vezes, ficaria um pouco como na Confederação da Indústria e a FIESP, de São Paulo. Uma tem mais poder do que a outra, ou ia causar um choque. Então, estou apenas discutindo, porque é apenas um debate, apenas para clarear certas idéias. Mas, estamos aqui ouvindo, debatendo, para fazermos

o nosso juízo, o que é melhor para o Brasil e o que deve ficar na nova Constituição. A princípio, essa idéia do Prefeito de Curitiba é uma idéia-base. O cerne, o núcleo da questão está no Projeto Afonso Arinos, dos notáveis, onde tem uma nova figura jurídica, uma figura intermediária.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Ex.^a, não se descarta nem ao menos a manutenção das Câmaras Municipais distritais, desde que ela tenha uma limitação de competência. Então, até onde elas vão trabalhar? Elas vão fiscalizar o quê? A Câmara Metropolitana trabalha em cima do planejamento global. A Câmara distrital poderia ser uma representação local e ia trabalhar junto com a administração nos problemas emergenciais e locais.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Até por representação do delegado, não é?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Exato. Quando eu falo em conselho comunitário, estou colocando uma preocupação que é a preocupação de todo pensamento avançado político, hoje, que é da falta da figura do mandato imperativo. Somos eleitos em cima de um programa, colocamos um discurso para a população e, quando as umas fecham nós não temos compromisso com ninguém e com nada. Na época do Presidente Figueiredo havia a fidelidade partidária. O Congresso derrubou. Agora, o princípio é o da infidelidade absoluta com tudo com compromissos, com programas. Isto me preocupa. Então, se nós tivéssemos estruturas de mediação, se o Partido pudesse – como podia antigamente – substituir um deputado, mediando o interesse popular e o compromisso, nós estaríamos avançando. O fundamental é que esse mandato representativo não fique tão isolado da fiscalização popular. Agora, abrir mão do mandato representativo para conselhos de base é uma ingenuidade que eu não cometeria. Mas, a participação pedagógica, de conselhos consultivos de base, nunca deliberativos, sempre que for possível, para o povo aprender a decidir, a pensar e a pressionar, aprender, inclusive, a necessidade de sair da República conciliar e participar da estrutura orgânica dos partidos brasileiros eu acho fundamental. E o processo o pedagógico tem que ser colocado, senão como vamos aprender a participar?

Eu criei, em Curitiba, administrações regionais, o que eu chamei de Freguesias, em homenagem à antiga estrutura portuguesa, e, todas essas freguesias têm conselhos comunitários. É muito difícil manter um conselho comunitário aberto. O problema é que os grupos políticos organizados tendem a se apropriar deles e se transformam numa espécie de vereadores, falando em nome da população. Os conselhos nossos estão abertos a qualquer grupo e partido político. Mas, eles não se consolidam institucionalmente, eles são abertos mesmo e são um espaço de consulta permanente. Senão ganha-se uma eleição geral com uma proposta e, de repente, uma minoria organizada resolve dizer o que você tem que fazer com a cidade. E caímos naquela história, essa minoria organizada não pode ser pensada sempre como uma minoria de esquerda, porque muito mais organizada é a direita e os grandes interesses. Se se vai discutir a especulação imobiliária, é um interesse difuso, todos nós somos contra a especulação imobiliária, mas, não vamos perder a nos-

sa parte para nos manifestarmos num conselho comunitário. Já os sindicatos dos especuladores se organizam e estará lá com um lobby, colocando todas as suas posições, eles tomam conta do conselho comunitário. Então, o conselho é um espaço consultivo, um espaço de pressão e espaço pedagógico que não prescindindo da representação parlamentar.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Prefeito, eu gostaria de ouvir a sua opinião com relação ao seguinte: a lei do uso do solo, sendo regulamentada por lei federal e aprovada por lei federal, qual acha que seria a dificuldade para aplicá-la uniformemente em todo o Brasil?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Eu acho que se ela não regulamentada a nível do Congresso Nacional, não vai ser regulamentada nunca.

Na semana passada, o Sindicato da Construção Civil derrubou, em Curitiba, uma lei de imposto progressivo, por mim proposta, porque eu tentei, por um problema de preciosismo técnico jurídico, transcreever aquele texto da Lei Lemmann, de 35%. Os empresários pressionaram a Câmara e disseram que era uma proposta comunizante. E a Lei Lemmann está em vigor e ainda é aplicada em Curitiba e os vereadores disseram: "Meu Deus, 35% para loteamento nós não vamos aceitar! E isso está em vigor em Curitiba há quantos anos? Desde a Lei Lemmann, de 1967, pois me vetaram a transcrição da lei federal. As Câmaras de Vereadores são extraordinariamente sensíveis, em determinadas questões, à pressão dos grupos econômicos organizados nas cidades. Eu acho que algumas questões têm que ter um distanciamento crítico e geral que o Congresso Nacional oferece. E a Lei do Uso do Solo, que está em tramitação no Congresso, com algumas distorções autoritárias de competência exagerada ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, CNDU, é uma lei excelente. Se ela conseguir viabilizar o solo criado, o direito de superfície, e principalmente eliminar aquele problema sobre a desapropriação calculada sobre os benefícios posteriormente introduzidos pelas melhorias, ela viabilizará as administrações municipais. Porque, hoje, muito mais do que a falta de recursos orçamentários para pagar o pessoal, o que inviabiliza o planejamento das grandes cidades e das cidades médias é a absoluta incapacidade do município de intervenção no uso do solo. E Câmara Municipal alguma vai votar uma lei dessa natureza, inclusive porque a competência de legislação de matéria civil não é da Câmara Municipal.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Joaquim Francisco.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Creio que essa explanação foi bastante clara e objetiva. Eu diria mesmo, sempre pontilhada por um toque de idealismo em todas as suas colocações o que acho válido, até porque nós vamos, ou pretendemos, construir uma ordem constitucional para regular, principalmente, as situações do futuro, a partir da promulgação da Constituição.

Mas, quando foi colocado o problema do transporte, – e volto ao problema dos transportes – eu fiquei com alguns questionamentos. Por exemplo, quando o Sr. se referiu à questão do sistema misto. Há uma desconfiança com relação à atuação da iniciativa privada, no seu critério de eficiência, de como a iniciativa privada poderia oferecer o menor custo e, ao mesmo tempo, também me pareceu haver uma certa desconfiança com relação à gestão pública, porque ela tem uma série de vícios que, culturalmente, são existentes em todo o País. Então, nós ficamos nesse sistema híbrido. O que que a sua opção pelo sistema híbrido, da frota pública com a gestão privada, foi exatamente para equilibrar essas duas distorções: iniciativa privada ineficiente, poder público ineficiente. Seria essa a minha primeira questão.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Exatamente. Eu quero a participação da racionalidade da iniciativa privada, a capacidade de planejamento do poder público e, eliminado o sistema que não é privado, não é concorrencial, é monopólio, por sua própria natureza, a apropriação privada.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Uma segunda pergunta, o fim do desdobrar, assim ficaria mais pedagógico. Nós teríamos critérios de avaliação quanto à rentabilidade ou o desempenho de empresas públicas na área de transporte? Citaria, por exemplo, especificamente, o caso da Companhia de Transportes Urbanos do Recife, que transporta 12% dos passageiros do Recife. Então, essa empresa e outras empresas, evidentemente, que se observando dentro de critérios de auditoria de análise racional que pudessem verificar esse excesso de funcionários e outras coisas que ocorressem.

Então, qual o custo do transporte efetivado por uma empresa somente pública e qual o custo do transporte efetivado por uma empresa somente privada, para que se pudesse ter um referencial de qual dos dois sistemas seria mais eficiente?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Curitiba, hoje, tem uma tarifa de 2 cruzados. Tenho um Fundo de Conciliação de Contas para fazer face a aumentos eventuais de insumos e um Fundo de Reposição da Frota. É a mais baixa do Brasil, hoje nós não implantamos o sistema ainda, mas simplesmente, acabamos com alguns abusos e retiramos do sistema o tal ativo técnico, a avaliação do capital investido com base no ônibus novo 0 Km.

No momento em que nós retirarmos a remuneração do capital, capital pago com a tarifa, e a depreciação, nós teremos uma diminuição sensível da tarifa quanto ao preço real, o preço justo. Deixamos de lado aí, os problemas das distorções.

Se você tira as remunerações do capital, vejamos as taxas com que estamos remunerando o capital financeiro, hoje, no Brasil, mesmo que não sejam desta ordem, esta é a simples mecânica de que aquilo que é pago por dinheiro público não será remunerado em favor do empresário privado, muda a equação, e o empresário passa a ganhar pelo serviço prestado, que ele realmente presta com muita eficiência.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Eu questionaria o seguinte: a questão do preço real e o preço justo. Não há dúvida de que precisa-

mos fornecer transporte da forma mais barata, da forma mais ampla possível. Então, esse preço do transporte, no caso específico de Curitiba, de dois cruzados, o Sr. computou, para cálculo desse preço, os custos da empresa gerenciadora que o Sr. subsidia com o recurso tributário?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – A empresa gerenciadora existe sempre. Ela existe em qualquer circunstância. A diferença é que ela e ou não é proprietária da frota.

Na empresa gerenciadora de Curitiba, eu não coloquei um funcionário a mais dos que já trabalhavam com ela. Simplesmente, eles passaram a contar com uma frota pública, porque o transporte coletivo, bem ou mal, é gerenciado pelo poder público, só que o gerenciamento estava muito fraco por falta de instrumentos.

Ora, o Sr. veja V. Ex.^a o problema do custo. Quero vetar àquele exemplo da casa construída por administração, não é? É evidente que se o Presidente Dirceu Carneiro cumprir o seu contrato e me entregar a casa no fim da construção, vai ficar, para mim, excepcionalmente mais barato do que na hipótese de eu ter de alugá-la ou comprá-la de novo.

A equação fundamental que muda é aí. Eu vou pagar a remuneração por aquilo que já paguei e construí com meus recursos, ou vou comprar de novo aquilo que já financiei integralmente. Então, esta é a mudança da frota pública. O empresário presta o serviço e recebe pelo serviço prestado.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Perfeito. Mas, o que eu gostaria de esclarecer é que nós estamos numa discussão que pode levar, possivelmente irá levar, a uma decisão de estatizar o transporte coletivo, de manter este sistema híbrido, que é o sistema proposto de forma inteligente e que dá demonstrações de vitalidade em Curitiba, ou manter o sistema tradicional que seria o sistema de empresas privadas. Temos estas três opções. Se fôssemos tomar uma das três opções, digamos que fôssemos tomar a opção da estatização, então, esses custos da empresa de gerenciamento, os custos indiretos que teriam na gerência do processo, seriam lançados sobre o custo final da passagem. Então, essa passagem, efetivamente, com o gerenciamento com os custos dessa empresa que gerencia, ela fica a dois cruzados ou ela fica a Cz\$ 3,50, que é o preço real, mas o preço justo é de 2 cruzados, portanto, a prefeitura subsidia Cz\$ 1,50.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Vamos à situação atual. Esses custos já existem, o sistema até dois anos atrás era privado e esses custos já eram subsidiados. Os custos de planejamento da administração pública são subsidiados por receita tributária. O importante é que se criem mecanismos para que se inviabilize a idéia de um determinado prefeito ou gerente de empresa jogar na tarifa, em cima daquelas famosas racionalidades comerciais o custo de gerenciamento, porque quando você gerencia o transporte coletivo, não se está gerenciando um autorama, está-se gerenciando um instrumento de planejamento da cidade, ele está num contexto muito mais amplo, está-se tratando de uso do solo, de todos os problemas urbanos e o transporte coletivo é um dos instrumentos de planejamento.

Não pode existir gerenciamento de transporte coletivo completamente isolado, que era, mais ou menos o que estava acontecendo em Curitiba. Até a empresa gerenciadora municipal estava trabalhando em cima de racionalidade interna do sistema de transporte, da economia do sistema. Então, não se utilizava o transporte mais para viabilizar uma cidade com qualidade de vida, mas jogava-se a cidade para viabilizar economicamente o sistema de transportes como se ele fosse a coisa mais importante.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – E daí me parece que, nessa hipótese, esses recursos tributários que são destinados ao gerenciamento do processo, eles também são retirados de outras atividades.

Por exemplo, o Sr. mesmo referiu-se ao problema da limpeza pública, que é privatizado e eu tive a experiência, também, no Recife, de privatizar 60% da limpeza pública e deixei 40% com o departamento de limpeza urbana. Porque eu quis fazer, exatamente, esse balanceamento.

Na realidade, não vamos admitir, no momento, que essa cultura existente com relação às prefeituras de excesso de funcionários, da má gestão da má eficiência do órgão público, na grande maioria das vezes, vá se extinguir num passe de mágica. Então, nós precisamos avaliar, realmente, qual o mecanismo que tiver uma maior eficiência, uma maior racionalidade.

No caso da limpeza urbana, por exemplo, nós temos porque o custo da limpeza urbana feita com a empresa privada é mais eficiente. Porque nós temos o pagamento feito por tonelada de lixo. A varreção é paga por metro quadrado de varreção. Então, há uma série de controles da empresa privada sobre a eficiência do sistema, e isto faz com que se tenha um residual de transportes tributários para investir no transporte. E se o transporte absorver também uma parte maior, falta recurso para a habitação.

Estou apenas colocando a questão, do ponto de vista da eficiência, qual dos dois sistemas seria mais eficiente.

Quero apenas questionar isto. Não estou discutindo o produto final da passagem, o preço da passagem.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Na minha opinião, o gerenciamento do transporte coletivo está embutido no gerenciamento geral da cidade. Se privatizarmos, integralmente, o transporte coletivo, vai-se continuar gastando com receita tributária a mesma coisa. Não se pode pensar em planejamento urbano sem se pensar em planejamento de transporte. E não vai ser o empresário privado que planejar a cidade para você, a partir de uma empresa de transporte coletivo.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ FRANCISCO: – Então, acho que o melhor sistema seria optar por um avanço maior, no sentido de estatizar o transporte coletivo.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Então, eu acho que o melhor sistema seria optar por um avanço maior no sentido de estatizar o transporte coletivo.

Eu acho que essa tendência de estatização, quando ela se manifesta – até na Fazenda do Presidente Strossner no Paraguai é estatizado – é uma tendência quase irreversível. Mas eu não vejo o momento brasileiro como momento pró-

prio para estatização do transporte coletivo. Não vejo competência das máquinas públicas.

Talvez a gente esteja passando, com esta crise toda, por uma reciclagem da administração pública, enrugamento de quadros funcionais e tudo o mais. Mas, hoje, a estatização do transporte coletivo seria sinônimo, para mim, do fim da proposta de estatização, porque ela iria fracassar.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM FRANCISCO: – Esta é, exatamente, uma grande questão.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – (Intervenção, fora do microfone)... a modificação da tarifa de Curitiba no sistema de transporte coletivo. Eu tinha um fundo de conciliação de contas. Eu absorvia até agora, as modificações dos preços dos insumos com essa diferença de 5 centavos no Fundo de Reposição da Frota Pública; e a outra diferença que é do Fundo de Conciliação seria de 60, 45?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Isso significa que fora o gerenciamento, por exemplo, se o Governo Federal decidir, agora, que o combustível vai ser reajustado mensalmente, V. S.^a vai ter que ter o fundo compensatório ou então vai ter que ter uma periodicidade.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Ou vou comprar diretamente o combustível e beneficiar o sistema das vantagens que as empresas diretamente distribuidoras de petróleo dão aos empresários.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Constituinte Myriam Portella.

A SRA CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Eu gostaria de realçar a posição do Prefeito Roberto Requião, realmente, até gostaria de saber qual é a formação profissional do Prefeito, porque senti uma extrema segurança na exposição e, a par disso não sinto que sejam técnicos, porque sinto um político e um idealista no fazer a administração municipal.

Eu gostaria de saber nesse sistema misto de transporte coletivo, porque minha cidade é uma cidade de pequeno porte, fui eleita por Terezina, então eu digo que é minha cidade. Lá o sistema é privado, inteiramente privado e, existe por parte da população uma tremenda insatisfação com o transporte coletivo. Acho que é uma das cidades de transporte coletivo mais caro, porque, agora, em abril, passou para 4 cruzados o preço da passagem, numa cidade em que 70% das pessoas não ganham nem o salário mínimo.

Eu gostaria, para adentrar-me mais neste sistema, de saber do problema com o pessoal. É do permissionário? Quem é que assume o custeio do pessoal?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – O custeio do pessoal é assumido pela tarifa.

Nas planilhas mágicas as empresas utilizavam, como utilizam no Brasil todo, aquela equação da construção civil e levava em consideração até uma média provável de dias de chuva em que o funcionário não trabalhava e tinha que ser pago, aquela mágica, jogava 100 e tanto por cento em cima. Hoje, eles têm um limite, porque têm a carga horária dos trabalhadores, máximo de 8 horas com intervalo, dimensionada pela prefeitura, tem um limite salarial para direção e o resto eles ganham em cima da racionalidade. Nós damos um conforto para o empresário. No cálculo

da planilha de tarifa, nós damos a ele a possibilidade de ganhar com a racionalidade.

Mas, certos tipos de despesas, como despesa de pessoal, são pagos contra a apresentação das folhas de pagamento e das guias de recolhimento do INAMPS. A tarifa paga tudo.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Mas, o pessoal é contratado por eles.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Por eles. Os trabalhadores são empregados dos empresários de transportes coletivos. Sem nenhuma vinculação com o poder público.

A SRA CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Eu gostaria, também, de realçar, quando o prefeito falou na participação da comunidade na solução dos problemas e no planejamento participativo.

Entendo que um prefeito, na medida em que ele introduz a população através das ações comunitárias ele tem muito menos possibilidade de errar, a possibilidade de acerto dele é muito maior.

De modo que só tenho é que elogiar e realçar esse seu idealismo. Fui candidata a prefeita da minha cidade, e uma das minhas plataformas era introduzir a comunidade dentro do planejamento, dentro da execução, porque, só assim pode-se acertar, só assim pode-se chegar a um nível ótimo de administração.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Muito obrigado.

Acho que os objetivos são exatamente esses, participação transparência, mas sem a visão ingênua. Quando me chamam de idealista eu me sinto meio ingênuo – sem a visão ingênua do basismo, valorizando a democracia representativa, os avanços que nós temos conseguido nas estruturas partidárias, na mediação pelos partidos, os mandatos, o mandato imperativo é o mandato que alguém assume para fazer determinada coisa, que estabelece canais de circunstâncias de cobrança por parte da população ou do partido.

Acho que esses avanços têm que ser discutidos na Constituinte e eu não tenho ouvido muito direcionamento da discussão sobre os sistemas fundamentais para a democracia brasileira.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Porque nós não temos ainda, na nossa Constituição, mecanismos através dos quais a sociedade cobre dos poderes públicos. Isto é que nós precisamos introduzir na nossa Constituição.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Modificação popular é um caminho, ampliar a ação popular.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu desejava saber mais sobre essa eficiência de Curitiba. Porque nós sabemos que em todas as cidades de porte médio e Capitais onde predomina o transporte governamental, o transporte estatal, não existe nenhuma empresa que dá lucro, os prejuízos são sempre monstruosos.

O Sr. recebe em Curitiba muitas visitas para ver o sistema de transporte implantado?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Eu acho que o sistema que estamos implantando tem despertado alguma atenção. Alguns prefeitos de capital têm-nos visitado. Nós tivemos a surpresa de receber, inclusive, a visita de uma delegação da Costa do Marfim, que não sei através de que meios descobriu as modificações e inovações, e está-

nos visitando para tomar conhecimento das modificações.

Agora vamos tornar mais abrangente essa história do transporte estatizado e ineficiente. Que tal o transporte americano, o transporte inglês, o transporte francês, o transporte alemão?

Essa ineficiência não é um apanágio absoluto da empresa pública. É que a característica especial do transporte como direito do cidadão leva, em determinadas circunstâncias, e espero que cheguemos a esse ponto no Brasil um dia, ao subsídio do transporte coletivo pelo próprio Estado.

Demos alguns passos nesse sentido; temos a lei Affonso Camargo do Vale-Transporte, que precisava ser modificada. Nós precisamos diminuir de 6% para 3% a participação no salário do trabalhador e torná-la obrigatória, não mais objeto de convenções. Acho que podemos evoluir muito por aí.

Mas, o transporte coletivo, por sua natureza, deve ser subsidiado, eu o subsidiaria tranqüilamente. Acho que o IPTU poderia subsidiar o transporte coletivo. Por exemplo, no caso de uma zona de expansão urbana nova em que se construiu uma estrada, pavimentou colocou o ônibus, rodando vazio, indo e voltando o dia inteiro, por que o trabalhador tem que pagar o custo desse transporte? Por que não embutir no IPTU o custo desse transporte até o momento em que ele tenha um equilíbrio financeiro próprio?

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – O Sr. falou no transporte dos Estados Unidos e falou na Califórnia, especificamente.

Conheço o sistema de transporte de Califórnia. Morei lá. O que ocorre na Califórnia é o seguinte: Dentro do imposto pago, dentro do IPTU, dentro dos impostos que paga o proprietário do imóvel tenha ele utilização no transporte público ou não, está incluída ali uma pequena taxa na qual ele contribui para que esse transporte seja público.

Então, automaticamente, toda a população está pagando, aquela que usa e aquela que não usa. Acho justo, porque se eu tenho automóvel é porque tenho condições de ter automóvel, então eu devo subsidiar aquele que não tem automóvel e é obrigado a usar o transporte público.

Isso eu sei, porque morei lá e no recibo do meu aluguel de casa, porque não comprei casa lá, vinham as taxas todas discriminadas, inclusive vinha essa do transporte público.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – No Japão, me parece que também o imposto predial e territorial incorpora uma taxa para subsidiar o transporte público, principalmente na zona de expansão urbana. Não tenho informações seguras sobre isto, mas tenho notícia que se procede assim.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Agora, quanto ao que o Sr. disse aí, a respeito da preocupação dos Vereadores com a criação de associações de bairro, eu verifico isso em minha cidade. Realmente, eles têm um pavor dessas associações, achando que serão os futuros concorrentes deles.

O presidente de uma associação dessas trabalha de graça, um homem que sai do seu trabalho e que depois vai, à noite, reunir ou convocar o pessoal todo da comunidade, porque ele está sentindo necessidade de que tem que fazer alguma coisa. E os nossos Vereadores estão um pouco

descansados porque, na época em que o Vereador, no Brasil, não ganhava nada, ele prestava muito mais serviço à comunidade do que presta hoje, quando ele está sendo remunerado.

Nós temos que levar em consideração que os Vereadores se reúnem duas vezes por semana, ou três vezes por semana, no máximo e à noite. Há cidades de porte médio, no Brasil, em que os Vereadores ganham mais que os Deputados Federais. Isso é uma das coisas que nós temos que levantar aqui.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – O Sr. pode ter certeza que Curitiba é uma delas.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Como eu ia dizendo, os Vereadores, quando não ganhavam nada, prestavam melhor serviço. Acharmos que eles têm que ganhar, mas também no Estado da Califórnia, é interessante, lá existe, como os srs. devem saber, existe no Estado a Câmara dos Deputados e existe o Senado. Porque nos Estados Unidos existe o Senado estadual.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Em que se eleger tudo, desde o Xerife até o Promotor.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – É, até o Promotor e o Juiz de Paz. São todos eleitos.

Eles lá funcionam seis meses por ano e só ganham durante os seis meses e funcionam à noite, porque cada um tem sua atividade. Ninguém lá é Deputado, ninguém lá é Vereador, ninguém lá é Senador por profissão. Lá cada um tem a sua profissão e a exerce, ganha, mas vai à noite, porque durante o dia ele tem a sua atividade.

Então eu acho que tem muita coisa que podíamos aproveitar para fazer essa Constituição e procurar clareá-la um pouco mais.

Era só isso e quero agradecer a sua atenção.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. Constituinte Gidel Dantas.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Sr. Prefeito, no início da sua brilhante exposição, o Sr. falou que esse sistema integrado permite o menor preço da passagem para o funcionário e o trabalhador. O Sr. abordou que é possível, nesse sistema integrado, um menor preço da passagem para o funcionário público e o trabalhador. Como se processa, então, esse preço de uma passagem discriminada para o funcionário e o trabalhador?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Nós temos várias possibilidades, como a carta laranja da França, mas a nossa opção em Curitiba é o desconto por um grande número de passagens na compra única. Então, você compraria por 30% menos as passagens suficientes para um mês. É o princípio do grande usuário. Existe o problema do passaporte, que é o sistema alemão, mas acho de difícil controle para a gente, hoje, em Curitiba. Não vejo a viabilidade: passaporte com fotografia, o sujeito ia emprestar o passaporte para a mulher, para a filha e a família inteira andaria de ônibus com o passaporte, ia dar uma confusão danada. Mas, então, quem comprar um grande número de passagens compra mais barato. Nós estamos estabelecendo uma moeda única do sistema em Curitiba. É uma moeda metálica que funciona numa catraca automática. É uma moeda infalsificável, porque custaria mais cara na sua falsifica-

ção do que o valor da passagem e o sujeito falsificaria uma vez, ela ia para o sistema e seria vendida uma segunda vez, se ela fosse perfeita. Então, não valeria a pena a falsificação. E com essa moeda única nós vamos transformá-la no vale-transporte e vamos vendê-la em quantidade: você compra, por exemplo, um pacote com trinta moedas por 30% menos do que você compraria cada uma delas avulsa.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luis Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Sr. Prefeito, na parte relativa ao problema de transporte, o ponto fulcral foi abordado que é, no momento em que não se estabelece a livre concorrência no sistema de transporte coletivo. E o pressuposto da defesa da liberdade de empregar e de remeter à iniciativa privada a solução prioritária sobre a solução estatizada é exatamente o pressuposto de que se estabeleça o regime da livre concorrência. Não havendo isso, trata-se de um monopólio, como V. Ex.^a muito bem abordou e a única maneira é realmente um controle eficiente e, sobretudo, não corrupto da parte da administração pública.

O Sr. deu muito destaque ao fato de que o empresário paga o ônibus e, a rigor, depois com ele. Nada disso importa, porque, a rigor, a determinação da tarifa poderia ser feita sem a consideração disso, se não houvesse um processo corruptor subjacente a tudo isso. Não importa se, através de cobrar teoricamente ônibus e ficar com ele, ou se é de reduzir a quantidade de passageiros que está circulando. O processo não interessa, o importante é saber se existe um dispositivo de tornar isento a um processo corruptor da parte do setor público, para que realmente se pudesse ter, na plenitude, toda a vantagem que, V. Ex.^a mesmo confessa, de que uma coisa feita por uma gestão privada em termos de custo, não digo em termos de venda, porque aí está o **plus** da corrupção, e em termos de custo sempre é mais vantajoso do que quando operado pelo setor público, já pelo inchaço tradicional que, pelo menos no momento histórico em que vivemos. O Sr. é testemunha disso na sua cidade, eu ouvi denúncias suas no encontro da câmara da velha Constituição, desta expansão de empreguismo com que foi encontrada a cidade, e o Sr. é testemunha disso e confessa.

Eu pergunto: não há outro dispositivo de se fazer um controle para que se torne isento a determinação da tarifa? Como, por exemplo, a manutenção de uma linha pública, onde o próprio setor pudesse avaliar o custo, independente das planilhas básicas, porque não importa como se faça a falsificação. Falsificação é no global, é no ponto final. A maneira de determinar uma tarifa justa sempre é possível fazer. Racionalmente, é só colocando gente proba e competente que se pode determinar o valor real de custo e que valor se deveria cobrar. Daí você aproveitaria, na plenitude, toda essa racionalidade maior que o setor público, pelo menos, no momento atual, o País tem.

A outra indagação que eu me fazia era saber se não poderia estabelecer uma concorrência, através de mais uma empresa poder explorar uma linha. Mas aí, realmente, acaba, na segunda concorrência, dando-se uma limitação muito pequena, não se dando a verdadeira liberdade de dispu-

ta, porque acaba havendo a possibilidade de uma união daqueles interessados.

Mas eu ficaria com essa primeira pergunta, fazendo mais uma indagação, já que o Sr. tem uma experiência e um conhecimento da solução mundial, se hoje em dia essa tendência de estatização é mais ou menos nos países de mundo capitalista, se é uma coisa que se generaliza ou se volta para privatizar? Qual é a tendência mundial hoje em termos de transporte coletivo? Eu não falo nas soluções que implicam numa infraestrutura muito grande, como é o caso de metrô, mas, sobretudo numa solução que viabiliza com um capital relativamente baixo, como é o caso de utilizar as próprias vias da cidade.

Quanto ao problema de subsídio, eu também gostaria de saber, porque hoje, no mundo inteiro, há uma tendência de subsidiar, ou cobrar-se uma tarifa que retrate a realidade dos custos, e que se remeta, vamos dizer, a solução àquele que paga, pela via de um ganho maior, que pressupostamente, o salário deveria remunerar, nessa medida.

Eu acho que o subsídio sempre tem que servir sob o ângulo de o que usa é realmente aquele que precisa. Não tem sentido, por exemplo, subsidiar o trigo, se a burguesia usa. Se você conseguir botar subsídios naquilo que é necessário, esse subsídio sempre é conveniente, porque não vai haver vazamento. O subsídio de uma casa popular, por exemplo, é um subsídio, na minha ótica, e eu queria a sua opinião sobre isso, extremamente pertinente, porque jamais uma pessoa de posse vai morar numa casa pobre, de baixa renda, porque tem um subsídio ali. Então, este é um subsídio que vai para o alvo para o qual se destina, além de cumprir uma função de que a única maneira de se erradicar um caos de sub-habitação que nós vivemos, porque a realidade salarial brasileira hoje não permite que se viabilize uma solução habitacional digna, sem uma parcela de subsídio, pelo menos, para as camadas que ganham até três salários mínimos.

Quando o Sr. mencionou o problema da viabilidade econômica dos municípios, pela via de poder dispor do uso do solo, acho que Porto Alegre fez uma legislação que eu não sei nem se é constitucional ou não, mas que permite, por exemplo, para todas a desapropriações do município, alargamento de vias, ou seja para o que for. Há uma permuta de índices de construção, dentro dos limites que foram estabelecidos num plano de desenvolvimento urbano, pressupostamente competente. Lá, eu acho que estão muito aquém da realidade de conveniência para a comunidade, mas isso é um problema subjacente. Mas, de qualquer sorte, permite que na medida em que o município precisa de áreas, ou áreas para pasto, ou área para alargar vias, seja o que for, ele possa dispor disso sem ter que fazer a indenização, porque lhe dá o direito de construir daquela parcela que foi pedida, quer no próprio terreno, cuja parcela foi desapropriada, ou foi requerida pelo município, quer podendo-se colocar em outro terreno da mesma região, da mesma divisão municipal, como foi feito lá.

Parece-me que esta via, em termos, pelo menos, de solução de indenização, fica perfeitamente equacionada. Tenho receio de que o município crie o solo ilimitadamente, porque já dentro desse quadro de corrupção confessado por V. Ex.^a certa-

mente nós vamos ter cidades adensadas muito acima das conveniências para a comunidade. Porque vai-se praticar um processo de criação de solo, acima dos níveis convenientes. Eu acho que essa limitação em termos de lei de uso de solo, deve ser muito rigorosa nos limites da conveniência para a sociedade. Eu veria como muito mais pertinente para viabilizar economicamente o município, além, desta maneira de viabilizar o solo que o município necessita para a sua infra-estrutura urbana, para os seus equipamentos urbanos, aumentar os impostos através de um pagamento mais competente do IPTU.

Eu acho que, em última instância, são as pessoas pedirem. E não há uma maneira mais eficaz de se colocar com justiça social o pagamento de IPTU, do que fazê-lo; primeiro, proporcionalmente; e eu até diria não proporcionalmente de um modo linear, mas a taxa crescente com o valor do imóvel, não somente linear, portanto, para aqueles que queiram morar melhor. Eu acho que se nós utilizássemos índices convenientes, nós poderíamos ter, teoricamente, já que a Constituição não limita as alíquotas que se possa cobrar no IPTU, num imposto que é fácil fiscalizar, que não tem, possibilidade de haver desvio, porque cada ano o município tem, hoje, um sistema de computação extremamente simplificado, um controle de quem está pagando ou não e aqueles que querem morar em palacetes ou seja lá no que for, ele dá uma contribuição para que realmente o município possa resolver o problema daqueles que subabitam.

Parece que o progresso nesse estilo de imposto, viabiliza melhor. É muito comum falar-se na especulação imobiliária. E eu vejo que o Prefeito tem uma certa, vamos dizer, impressão de que se isso se dá. É bom que se cite a indústria da construção, pois se há um setor em que pratica a livre concorrência, é essa aí. Então, milhares, literalmente, em cada cidade dessas dependendo do pólo da cidade, as empresas disputam livremente. Sob a lei da competição ganha o mais competente. Claro está que não é nem a empresa de construção, mas o proprietário privado. A família isolada, toda vez que compra o imóvel, tem uma expectativa de valorização. É a especulação que se dá em toda sociedade, se formos analisar este efeito de aumento de valor, porque a cidade desenvolveu-se para aquele lado, porque a vocação da cidade passou a ser para outro lado, ou não.

Agora, também me incorporo a dois tipos de instrumento de reforço da receita da cidade, de viabilizar recursos para nós acabarmos com estas tragédias que é a densidade das periferias. Primeiro é o imposto progressivo um belo instrumento para evitar retenções de terras não usadas. Só que com o cuidado devido, porque se nós fizermos indiscriminadamente isso, sem selecionarmos áreas, naturalmente que não haverá população para demandar, num espaço de tempo, todos os vazios urbanos da cidade. E se, dependendo do índice em que se põe a progressividade do imposto em 3, 4 anos o valor que se paga de imposto vale menos do que a terra, então não existiria mais proprietário privado.

Isso seria válido para determinar-se uma área da cidade onde a administração pública deseja que haja, vamos dizer, um progresso, um desenvolvimento e estabelecer com competência essa progressividade de impostos que só tem esse in-

conveniente, no meu juízo, além de você pegar pessoas que, numa primeira etapa, compraram o terreno para num segundo tempo, quando tiver recursos, construir a sua casa, e que também poderia ser atingido se não for competentemente (inaudível).

O outro problema é o da contribuição de melhoria, sempre considerado como extremamente justo, mas sempre encontraram dificuldades de viabilizar um critério que, realmente, não penalize aqui e ali, ou não se criem instrumentos também com potencialidade de corrupção. Eu quero testemunhar, pois eu vivo numa cidade grande, uma cidade considerada como de uma estrutura moral bastante elevada. E, com grande tristeza, verifico que há sinais de que a própria gestão legislativa do município, aqui e ali, está sendo susceptível a posições não tão éticas quanto nós gostaríamos que fosse. De forma que essa preocupação eu acho que realmente tem que estar muito presente, porque não é o processo mais eleitoral do legislativo que está isentando as cidades de ter sobre si esse potencial de instrumentos diversos daquele que se desejava e pelo qual tanto ansiamos.

E finalmente, em termos dessa tarifa que o Sr. mencionou, a tal de construção civil, o que a construção usa em tempo de chuva. Eu gostaria de me adentrar para ter conhecimento do que meus pares lá do Paraná que estão eventualmente fazendo. Porque em se tratando de um setor onde concorrência pública se dá com plenitude, sobretudo na parte de incorporação, não há maneira de se criar qualquer artifício para se beneficiar, porque, se for criado, se o meu vizinho for mais competente, fará mais barato e para ali é que as coisas vão se encaminhar. Ao menos nos momentos em que há um desequilíbrio de mercado, em que todo um segmento fica beneficiado. Isso é óbvio, isto sempre existe em toda a economia de mercado.

Eu não sei se me fiz claro, falei muito apressadamente, mas eu gostaria de ouvir V. S.ª.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Eu vou ter dificuldades para responder, mas vamos começar pelo fim.

A apropriação da tarifa da construção civil pelos empresários de ônibus não significa que a estimativa de custo de mão-de-obra da construção civil esteja errada. Quando chove, a construção civil pára, normalmente. Mas, um motorista de ônibus não pára, era uma apropriação mecânica de uma tarifa que servia para um setor com decência com correção e onde transferida para outro setor onde ela não se adequava.

Volto ao começo. O problema da concorrência.

Nós estabelecemos a concorrência. Nós temos 9 empresas trabalhando nos transportes em Curitiba. Há algum desequilíbrio. Há três empresas que têm 55% do sistema, mas são 9 empresas, e eu acho que o princípio da concorrência se estabeleceu no momento em que se fixa o preço por quilômetro e eles vão ter que produzir mais racionalmente para ganhar mais. Quem continuar com a desordem administrativa, e algumas empresas têm uma desordem absoluta, vai sair do sistema, não vai conseguir continuar mais. Vai ser substituída por outros empresários mais ágeis, mais modernos, mais racionais.

O problema do subsídio: o subsídio é uma tendência definitiva. Assim como eu não conheço

nenhum caso de reversão da estatização do transporte, principalmente porque cada vez mais o transporte urbano de massa é o transporte mais especializado e que demanda um investimento maior de capital. Nós temos, aí, os metrô. Eu acho até que os metrô pararam agora, eu não tenho ouvido falar muito mais em construção de metrô, a não ser no Brasil. O custo do metrô é uma coisa extraordinária, o custo do trem bala de Tóquio, eu acho que é maior do que o custo da construção de uma nova Tóquio – trezentos e tantos quilômetros por hora – uma coisa maravilhosa em termos de tecnologia, modernidade, tira o sujeito de um bairro miserável onde ele mora, e leva num lugar onde o seu trabalho é explorado em péssimas condições ambientais. E aquele metrô custou mais caro do que talvez a manutenção daquela gente toda, por muitos anos, sem trabalhar. E o avanço tecnológico, o desejo da inovação, a grande obra da administração pública que funciona da mesma maneira lá em Tóquio, aqui em Angra dos Reis ou na Ferrovia do Açúcar.

O transporte coletivo é um transporte para pessoas muito pouco privilegiadas na estrutura de trabalho brasileiro. Outro dia eu liberei o passe para os idosos. É a única vantagem que se dá no nosso sistema de transporte coletivo. E me disseram: "Mas como? Então um sujeito de 65 anos de idade que tem uma Mercedes, vai poder usar o ônibus? E eu disse: Poder usar ele vai, agora eu não acredito que ele vá tomar o ônibus para ir a algum lugar, tendo uma condução própria. Então as pessoas de um nível aquisitivo mais alto se excluem desse processo. Porque o transporte tem que ser mesmo subsidiado. No Brasil, hoje, isso é impossível, mas o transporte ainda com motor a explosão, movido a diesel, ele dá lucro, ele pode ser sustentado e o preço pode ser baixado por algum tempo ainda com alguma racionalidade na administração.

Não sei se abrangei o aspecto amplo da sua indagação. O IPTU! Eu tentei melhorar os IPTU da cidade de Curitiba. O IPTU, nos Estados Unidos, por exemplo, o imposto sobre a propriedade contribui com 15% da massa global dos impostos arrecadados, inclusive o Imposto de Renda. Eu não acredito que em Curitiba ele contribua com 0,1% da massa dos impostos arrecadados. E a resistência das Câmaras de Vereadores é monumental. Eu tentei corrigir a planta genérica dos valores e não consegui. O meu IPTU, hoje, vale 6.7% da receita própria, é quase nada. A Câmara de Vereadores me consome, em seu orçamento, a totalidade do IPTU arrecadado na capital do Estado do Paraná. E há uma resistência brutal, é a sensibilidade aos lobbies organizados. Em Curitiba, há uma distorção do IPTU que é uma distorção de todas as cidades brasileiras, extremamente perversa. O IPTU é corrigido quanto ao valor real da propriedade, do terreno e da construção, basicamente, nos lugares aonde as pessoas utilizaram, para construir as habitações, o sistema nacional de habitação. Porque eles registram o contrato na prefeitura, e a prefeitura, automaticamente corrige o valor venal. Agora, essa gente paga, nos bairros mais pobres, na relação de 1:1 paga exatamente sobre o que custa no mercado. Nos bairros mais ricos a relação é de 22:1. Eu não consegui alterar esse processo na Câmara de Vereadores, na minha cidade.

Acho muito difícil cobrar o IPTU, no município, pela sensibilidade da Câmara de Vereadores. Talvez pudéssemos levar em consideração que esse mandato muito longo de 6 anos tornou a Câmara de Vereadores extremamente sensível a esse tipo de pressão, a ausência da eleição, uma certa complacência, virou um mandato de Senador, quase. Mas é muito difícil cobrar IPTU.

Algumas medidas como, por exemplo essa transferência do potencial construtivo, já estão sendo utilizadas em muitas cidades, inclusive em Curitiba. Eu estou utilizando a transferência do potencial construtivo com leis específicas que eu mando para a Câmara Municipal, para projetos de regularização fundiária de favelas, transferência da propriedade para os favelados depois da reforma urbana, da urbanização do local, da viabilização de esgotos, de melhorias de casas e tudo mais. Eu negocio com os proprietários uma transferência de potencial construtivo. O Jânio está usando em São Paulo, da mesma forma, e algumas outras cidades devem estar usando também. Acho que o Brasil inteiro está evoluindo, mas a grande evolução está na mão do Congresso Nacional com a lei de uso do solo urbano.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Eu retirei a minha pergunta. Sobre esse problema do IPTU, eu estava cogitando de uma fixação: primeiro, a possibilidade de desapropriação para bens públicos, é uma coisa que vai marchar, acreditamos.

O SR. ROBERTO REQUIÃO:

– SR. Constituinte, há uma idéia do Ministro Deni Schuwartz que eu acho interessante. Que ninguém pudesse – ela pode ser cruel de alguma forma com o inquilino mas que ninguém pudesse pagar de IPTU, cobrar de aluguel um valor vamos dizer 3% acima do valor venal, declarado de imóvel, para fins de pagamento de Imposto Predial e Território Urbano.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Nos imóveis de aluguel?

O SR. ROBERTO REQUIÃO:

– Daí nós íamos ter uma inversão do processo. O proprietário querendo valorizar o imóvel.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Mas, no fim, ia acabar pagando o inquilino, e o proprietário, que é o que mais usufrui, esse não estaria pagando. Eu acho que há um outro caminho, é isso que eu queria complementar talvez uma medida até constitucional do direito da prefeitura de desapropriar qualquer imóvel pelo valor em que se paga o IPTU.

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Mas isso é extremamente cruel não é? Vai obrigar o indivíduo a...

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – A pagar o IPTU correto, somente isso.

O SR. ROBERTO REQUIÃO:

– Mas ninguém ia fazer isso. Ia ficar sempre na expectativa de que o dele não seria desapropriado, é uma inversão da lógica processual. O indivíduo é condenado pela omissão, é uma coisa estranha. Eu acho difícil isso.

Por exemplo, imagine-se uma pobre viúva, que foi casada com um marido de classe média e que, de repente, ficou proprietária de uma casa com uma pensão de 7 mil cruzados por mês,

e tem uma residência que está avaliada, na planta genérica de valores, em 3 milhões de cruzados, mas você sabe que ela vale 7 milhões de cruzados. Você, dentro das perspectivas do seu salário, declararia os 7 milhões? Então isso faz com que a pessoa se obrigue à omissão. E daí de repente, você vem e desapropria a casa e abre um espaço tremendo para a corrupção. Eu, como Prefeito, poderia acertar com alguns amigos especuladores e proprietários, a elevação do IPTU da declaração dele, de áreas se eu iria desapropriar mais tarde para um projeto urbano qualquer. Eu acho que a principal condenação desse processo é a extraordinária perspectiva de corrupção que ele abre.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Mas o Sr. não me entendeu. Em absoluto! A desapropriação seria feita pelos preços pagos pelo IPTU. É o contrário. A prefeitura tem direito a desapropriar mas não quer dizer que tenha que pagar aquele valor, prevalece naturalmente o valor de mercado, é óbvio. Não temos uma catraca. Porque se formos considerar o caso de uma viúva ter um palacete, ela que venda se ela não tem condição e vá viver da maneira que pode.

O SR. ROBERTO REQUIÃO:

– Com o número de pessoas atingidas nós iríamos para oportunística, aí. Eu não ia superavaliar o imóvel.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – O que eu acho é que a prefeitura é que tinha que estabelecer o valor real. O Sr. acabou de dizer que gostaria que a Câmara de Vereadores aceitasse isso. Só que ele teria que ter um instrumento, porque senão aquele que hoje se beneficia deixaria de sê-lo. Principalmente por esta razão. Para mudar um instrumento em que as duas partes passam a ter interesse de que o valor do imposto seja o real. Só isso, as duas partes: o município e o proprietário.

O SR. ROBERTO REQUIÃO:

– Mas, eu utilizei um artifício para corrigir o IPTU de Curitiba. Quando eu vi que a Câmara estava pressionada pelos *lobbies* e que não ia subir o IPTU, eu apresentei uma planta genérica de valores atualizada. Mas junto com a mensagem em que eu fixava a planta genérica de valores eu mandei um artigo que proibia a prefeitura de aumentar o imposto durante o exercício de 1987 em mais de 150% do imposto anterior. Então, em 1987 eu aumentei 150%, o ano que vem eu tenho uma planta aprovada sem limitação. Então, embora ela tenha defasagem de 1987 par 1988, eu não tenho mais aquela defasagem de 15 anos de avaliação que eu tinha. Então, o ano que vem, eu posso aumentar ao critério da descrição do Poder municipal, o IPTU das zonas mais ricas, mais valorizadas, cobrar mais baixo mais adiante. Mas foi através de um golpe na Câmara. Quando eles dizem: "Não, fixa em 180%". E ainda acharam interessantíssimo, porque os proprietários que analisaram o processo, e nós estávamos numa fase de desapropriar algumas áreas para escolas, creches diriam: não! Agora, quando o Prefeito for desapropriar nós temos o valor venal atualizado". Mas há uma proibição dos 150% eles só não receberam que a proibição só vale para o exercício de 1987. Então Curitiba corrige, o ano que vem, a planta genérica, de uma maneira relativamente decente, mas com golpe, com artifício.

Subcomissão da Questão Urbana e Transporte

Ata da 7ª Reunião Ordinária

Às dezessete horas e cinquenta e cinco minutos do dia vinte e quatro de abril ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presente, os Senhores Constituintes: Gidel Dantas, Manoel Castro, Dirceu Carneiro, Sérgio Naya, Márcio Lacerda, Joaquim Francisco, Luis Roberto Ponte, José Ulisses de Oliveira e Sérgio Werneck. Havendo número passou-se à leitura da Ata da reunião anterior, que foi aprovada e assinada pelo Senhor Presidente. Em seguida, o Senhor Presidente concede a palavra ao Constituinte Manoel Castro, que retifica a Ata anterior quanto ao cargo do Sr. Silas de Oliveira, onde se lê: Presidente da Associação dos Municípios do Estado de São Paulo, leia-se: Presidente da Associação dos Municípios da Grande São Paulo. Feita a retificação, o Senhor Presidente sugere que no dia vinte e oito próximo, a visita dos Senhores Constituintes ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares, seja no horário das dezessete horas. A sugestão foi aceita pelos demais Constituintes. Passou-se, então, aos debates sobre assuntos anteriormente tratados na Subcomissão. Usaram da palavra os seguintes Constituintes: Manoel Castro, Márcio Lacerda, Sérgio Werneck e Sérgio Naya. A seguir, o Senhor Presidente convida os assessores presentes a comporem a mesa de debates. Tomaram lugar à mesa os seguintes assessores: Marly Martins Gomes e José Silveira Resende, que usaram da palavra juntamente com os Constituintes e deram continuidade aos trabalhos. Agradecendo a participação dos assessores e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião às dezenove horas e vinte e cinco minutos, lembrando aos Senhores Constituintes da reunião anteriormente convocada para o dia vinte e oito de abril às nove horas, destinada a ouvir entidades ligadas à área de transportes marítimos e do comparecimento do Ministro do Desenvolvimento Urbano, Deny Schuwartz às dezoito horas. Para constar, eu Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente. Sala das Reuniões da Subcomissão, em vinte e quatro de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte **Dirceu Carneiro**, Presidente.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 24 DE MAIO, ÀS 17 HORAS E CINQUENTA E CINCO MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTES, REALIZADA NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transportes.

A Sr.^a Secretária procederá à leitura da Ata.

(É lida e aprovada a ata da reunião anterior.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em discussão.

Com a palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Com a participação de Silas, da Grande São Paulo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós havíamos ficado incumbidos, na última reunião, de fazer um contato com o Ministro dos Transportes e com o Ministro do Desenvolvimento Urbano, o que conseguimos realizar hoje, e as propostas que a Subcomissão havia feito de debater com o Ministro dos Transportes na segunda-feira, às 18 horas, foram acolhidas. De modo, então, que eu também já comunicaria à Secretaria para que fizesse a comunicação aos demais membros desta Subcomissão, para esse encontro com o Ministro dos Transportes, às 18 horas, no Gabinete do Ministro.

Em relação ao Ministro do Desenvolvimento Urbano, S. Ex.^a prefere vir aqui e por se tratar de um outro dia, que não segunda, portanto, uma frequência mais provável, estaríamos então recebendo o Ministro Deni Schwartz às 18 horas do dia 28, terça-feira. S. Ex.^a traria seus assessores. A sua idéia é fazer um debate bastante informal, muito à vontade, e colocaria também aqui à disposição desta Subcomissão seus técnicos nas diversas áreas que dizem respeito ao Ministério e a esta Subcomissão.

O SR. CONSTITUINTE: – (Intervenção fora do microfone. Inaudível)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não exatamente. Tivemos inclusive, oportunidade de discutir essa questão com o Ministro, porque já havia sido decidido pela subcomissão a presença dessas pessoas no dia 4. Então S. Ex.^a trataria das coisas mais gerais, as pessoas vindo depois aprofundar especificamente cada questão.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O MDU tem algumas sugestões concretas sobre o trabalho. Alguns de nós já as recebemos. Não sei se eles as deram informalmente a todos os componentes. Mas talvez valesse a pena, já que S. Ex.^a vem na terça que na, segunda-feira, a Secretária distribuiu isso para todos os demais componentes que ainda não receberam as sugestões do MDU.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Então nós recomendamos à Secretaria para fazer isso.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O Almir Fernandes, ou o Maurício, daria essas sugestões. É muito interessante o trabalho. Acho que enriqueceria o debate com o Ministro e as pessoas que, de antemão, já teriam conhecimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu consulto ao Plenário se há interesse de gravar a visita ao Ministro dos Transportes, porque daí nós providenciariamos o sistema dele. (Pausa.)

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – De minha parte não.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não? Eu também creio que não. Dispensamos então a gravação. Naturalmente, qualquer coisa de mais substância virá por escrito e não teremos esse problema.

Se a Secretaria tiver alguma dúvida sobre algumas instituições convidadas, seria o momento de nós esclarecermos com a presença dos membros da nossa subcomissão. Se houver qualquer dúvida nesse sentido, poderemos esclarecer.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Realmente, é uma pergunta sobre a região metropolitana, que é um tema que despertou muito interesse. Casualmente, hoje de manhã, esse assunto foi abordado, e eu estava a imaginar que talvez o caminho fosse a não criação desse novo poder, no País, mas sim a consolidação, a compactação nessa região metropolitana um novo município. Apenas essa figura do subprefeito eleito ou do Prefeito do distrito, eleito sem um poder de gestão econômica, porque o recurso, obviamente, tem que se centralizar no prefeito do novo município, e, ao mesmo tempo, tem que criar uma subordinação, já que ele é eleito independentemente do prefeito, não me pareça que se crie uma figura muito racional. São Paulo foi um exemplo que o Sr. deu, em que o prefeito escolhe os seus prefeitos de regiões, ou subprefeitos, como se denomine, mas com uma dependência total. E a fiscalização se dá em cidade e em todos os municípios, porque todo município participa da eleição da Câmara. E, certamente, qualquer região metropolitana dessas, à exceção da própria São Paulo, ainda é menor do que a cidade de São Paulo propriamente dita. Se a cidade de São Paulo, usando as suas palavras, pode ser gerida, teoricamente, com competência, com a eleição de um prefeito e uma Câmara, onde todas as regiões participam do processo eleitoral, por que não fazer isso nas regiões metropolitanas?

O SR. ROBERTO REQUIÃO: – Eu acho que é uma tese também de fazer o grande município ampliar, mas eu acho que, aí, a concentração ia ser muito grande de poder na mão do prefeito. E o orçamento existe para o prefeito do distrito, também. Porque, inclusive, a capital se transforma, no caso por exemplo de Curitiba, a cidade de Curitiba se transformaria também num distrito, ela teria o seu prefeito com o orçamento próprio. Nós teríamos dois tipos de orçamento. Um orçamento para o planejamento global porque essa espécie de orçamento, que as comissões e coordenações de região metropolitanas geram hoje; e um orçamento para os projetos de desenvolvimento dos distritos ou dos municípios transformados em distritos. Teríamos duas ordens de planejamento e duas ordens de orçamentos; orçamento genérico que é esse orçamento que hoje está na mão do Estado, que passaria para a mão do prefeito metropolitano e seria decidido pela Câmara metropolitana. E teríamos o orçamento normal do município. A cidade de Curitiba continuaria com o seu orçamento, ela teria o planejamento dos seus bairros, o seu planejamento no seu projeto de aldeamento, da sua vida, independentemente da inter-relação, ao mesmo tempo ela se adequava ao planejamento geral.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Bem, não havendo mais indagações a ser dirigidas ao nosso expositor, nós gostaríamos de agradecer a sua disponibilidade de tempo em todo esse debate e também pelas idéias que trouxe, e, particularmente, pelas referências generosas não merecidas aqui por este seu amigo, mas basicamente nós gostaríamos de registrar o significado das contribuições e também a validade que elas terão aqui, para nós tentarmos traduzir todas essas questões em textos constitucionais que possam, realmente, trazer esses novos horizontes que tanto buscamos para integrar essa nova Constituição.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos da presente reunião, convocando outra para amanhã às 17 horas e 30 minutos. Está encerrada a reunião.

(Encerra-se a reunião às 20 horas e 5 minutos.)

Há uma dúvida aqui que foi apontada – Sindicato dos Ferroviários. A Secretaria consulta se é patronal ou de trabalhadores.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu tenho a impressão de que depois que nós discutimos, parece-me que a sugestão foi no sentido de ter a entidade representativa do setor do trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É a Federação Nacional dos Trabalhadores Ferroviários. Então, essa aqui não existe, do ponto de vista patronal.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho que não.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós também não recebemos nenhuma informação nesse sentido.

Associação de Inquilinos do Rio e São Paulo. Acho que esta é uma sugestão de V. Ex.^a.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu tenho a impressão que quem pode ajudar isso aí é o pessoal do MDU, porque quando houve a discussão do projeto do MDU, esse projeto da Reforma Urbana do MDU, essas entidades nacionais tiveram uma reunião aqui no Congresso. Existe a Associação Nacional dos Inquilinos, do BNH, especificamente, existe uma Associação Nacional dos Inquilinos, repito, o pessoal que trata dos imóveis, aluguéis de modo geral. Essas duas entidades têm uma atuação até mais ou menos intensa. Eu não sei o nome delas, mas o MDU deve ter ou, talvez, a própria Comissão do Interior, que cuidava dessa questão do desenvolvimento urbano, deve ter, porque eu me lembro de ter visto todo o relatório da comissão, e eles tinham lá referência aos debates. O Raul Ferraz, que era presidente dessa comissão, deve ter isso. Ele funcionava na Comissão do Interior, agora setor da Comissão de Finanças. É o Constituinte Raul Ferraz, do PMDB da Bahia.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – (Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Dos mutuários e dos inquilinos. Os mutuários

vinculados pela Secretaria de Habitação e os inquilinos, no sentido de imóveis de aluguel.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu, inclusive, presidi uma Comissão de Mutuários. Esse pessoal, constitui um segmento bem organizado, de nível nacional; têm representantes fortes nas principais capitais do País, estão-se reunindo agora, sábado e domingo, no Rio de Janeiro, e vêm trazer aqui a sua contribuição, inclusive no dia marcado. Estão plenamente afeiçoados e afinados para esse dia. E eu os consultei pessoalmente, eles têm uma visão também além da questão de moradia: eles discutem transporte do ponto de vista do usuário, e outras questões urbanas, também relativas ao serviço público de um modo geral.

Por outro lado, nós tivemos uma sugestão de alguns companheiros de trabalho que assessoram a subcomissão, e sugeriram à guisa de outras subcomissões que estão acontecendo, para facilidade dos trabalhos, uma espécie de roteiro de planos, de assuntos que são de natureza constitucional para, de certa forma, também examinar o ajustamento dessas audiências públicas que foram propostas. De modo geral, em algumas outras subcomissões, o pessoal primeiro estabeleceu esse roteiro e depois buscou, em função desse roteiro, um elenco de convites para satisfazer um debate bem objetivo em cima desse roteiro. E é certo também que essas outras subcomissões têm um espaço mais avantajado na Constituição, porque se trata de temas que já são notoriamente constitucionais.

A questão dos transportes e a questão urbana não têm, parece-me que é nosso caso, uma tradição de constar como uma norma constitucional mais ampla, até porque na última e na atual Constituição, o País ainda não tinha uma urbanização precisa.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – A questão urbana tem uma legislação complementar, e essa legislação complementar, na minha opinião, na primeira reunião que tiver aqui deve ser incorporada, tamanha a sua importância.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Nós já tivemos oportunidade de debater essa questão.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Essa questão metropolitana de transportes saneamento, ferroviário, efetivamente, demanda um tratamento especial na Constituinte, porque isso vem quase que criar um quarto nível de poder, devido o poder metropolitano.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Certo. De modo que coloco essa questão em debate para que os membros da nossa subcomissão entendam que se deva convocar a assessoria para elaborar alguma coisa nesse sentido etc.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu acho válido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Poderia fazer alguma coisa nesse sentido?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Tudo bem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Até para nós afinarmos aí e o pessoal poder já a come-

çar a elaborar o trabalho. Nós convocamos então os nossos assessores presentes para tratarmos deste assunto.

O SR. JOSÉ REZENDE: – É um trabalho que está em andamento, não há nada concluído. Nós gostaríamos, então, de ganhar tempo, porque o tempo é premente para nós, e colocar à apreciação o mérito dessas definições que nós estamos buscando.

Do nosso ponto de vista, a preocupação é até mesmo com a Subcomissão vizinha, que está tratando de regiões e municípios, que está tratando da região metropolitana, por exemplo. Nós também estamos tratando de região metropolitana. Ou seja, o ponto de partida para nós até foi algum conflito de atribuições ou alguma superposição de atribuições que estão acontecendo. Buscaríamos o divisor de trabalho. Entendemos que o caminho seria buscar um roteiro. Como o nosso problema é a questão urbana e o transporte, a questão urbana nos colocamos numa cidade e buscamos então, como ponto de partida, um conceito de cidade. Afinal de contas, nos parece da maior importância, termos um consenso, pelo menos em termos de predominância, um conceito de cidade. Que é cidade, afinal de contas? Entendendo que, talvez, a partir desse conceito, os elementos para as sugestões, para materializar a nossa contribuição, seriam fundamentais.

Para o conceito da cidade, nós estávamos sugerindo que se analisassem as funções urbanas. Quais são as funções das cidades? Se queremos saber o que é a cidade, para conceituar a cidade, talvez o caminho fosse esse. E estamos indagando sobre a natureza das cidades, e se partindo das funções das cidades, quais são as funções das cidades, nós estamos querendo entender a partir da Carta de Atenas, que é um documento firmado em 1937, e que pelo menos, para ponto de partida, para nós. É que lá fica estabelecido que as funções urbanas seriam: habitar, trabalhar, recrear e circular, isso do ponto de vista das funções urbanas, nós acreditamos nas funções urbanas internas. E se esgotasse esse lado interurbano, ficaria fácil para nós traçarmos o roteiro de trabalho e qual é o ideal de cidade, se as cidades cumprissem só essas funções. Mas também, do nosso ponto de vista, entendemos que as cidades também cumprem outras funções externas da própria cidade. Ela tem um papel econômico na região e um papel estrutural no espaço nacional. Se juntarmos essas duas faces da cidade, talvez achássemos a identidade dela. E achando essa identidade, nós acharíamos então qual o ideal da cidade que nós deveríamos propor. Estamos, portanto, não sei se me fiz claro, neste momento, surgindo, com essa proposta, estudos que se devem fazer de uma forma muito rápida, não pode tomar mais do que um meio dia, um dia, mas estamos entendendo que esse conceito tem que ficar mais ou menos estabelecido, porque se não começarmos a discutir como o universo é infinito, tudo que existe aparece no universo urbano, e praticamente não há limite para a discussão. A idéia, então, é colocar esses limites.

Se há mérito nesse trabalho se há, vamos dizer, serventia, é que gostaríamos de colocá-lo em discussão. Porque, se não tiver serventia para a agilização dos trabalhos... Não estamos procurando

nenhuma tarefa acadêmica, não é esse o nosso intuito.

Sobre o transporte, do qual não falamos, acredito que desses conceitos poderia cair boa parte do conceito de transporte, porque os movimentos internos, os movimentos que se fazem dentro de uma cidade e de uma cidade para outra contemplam uma boa parte dos transportes. A outra parte, a da substância do transporte, não nos preocupamos ainda com isso. Afinal, não sentimos que nos transportes houvesse uma necessidade tão grande de apurar um conceito para poder afinar os trabalhos, para poder otimizar as audiências, para poder programar os debates e, até mesmo para poder conduzir, objetivamente, e tirar a substância que se pretende desses debates.

Sobre a questão urbana, inicialmente, está colocado um caminho de conceituação. A cidade precisa ter uma identidade. Como vamos chegar a ela? O que entendemos por cidade? Seria possível debater, Sr. Presidente?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho válida essa discussão. Eu diria mais adiante. Quando aqui debatemos a programação de trabalho, parece-me que duas coisas foram aventadas: de um lado, o calendário de eventos, ou seja, as audiências que dependiam da mobilização de pessoas e, de outro, a coleta de material com que iríamos trabalhar e uma discussão temática.

Concordo com a sugestão de nosso assessor no sentido de ajustar o ponto de vista de cada membro, porque, em alguns momentos, temos que decidir, em conversas informais, e até mesmo nas intervenções dos Senhores Constituintes, aqui durante o debate, que alguns tendem a enfatizar este ou aquele item, ou até mesmo a abordagem do que é mais importante ou, às vezes, até, as restrições do urbanismo com habitação. Inclusive, isso foi colocado com muita procedência pelos assessores que nos acompanham. Então, esse debate geral é válido, mas acho que, ao lado dele, poderíamos criar uma espécie de calendário e uma agenda dos temas a serem abordados. Como não se sabia quais temas seriam debatidos, a sugestão que cheguei a formular aqui, verbalmente, foi no sentido de que pudéssemos discutir qual seria essa agenda e tornar um ponto de referência. Adotei, como ponto de referência, quatro ou cinco pontos, com relação a essa questão. Mas o próprio documento do IAB, que foi a primeira audiência pública, conclui com as sugestões de cinco temas, inclusive dois deles muito abrangentes, com interface com outras comissões, que é o problema de natureza tributária e o problema de autonomia. Almocei, hoje, com os membros da Comissão de Tributação, onde os prefeitos iriam lá discutir a questão vista pelo município. Então abordamos que, muitas vezes, o próprio enfoque diverge em relação à situação que está sendo tratada. Houve uma sugestão de natureza tributária, ao mesmo tempo previdenciária, que foi encaminhada à Comissão de Segurança e que, depois, os autores começaram a questionar e achar que o tema deveria ser tratado a nível da Subcomissão de Tributação ou a nível dos municípios. E aí a coisa embolou. Então, dentro dessa tese, parece-me, está havendo, em alguns casos – é uma sugestão, Sr. Presidente, para sua reflexão – reuniões intercomissões, numa tentativa de ajustarmos sobre o que estão tratando e sobre o que nós estamos tratando.

Então, dentro dos cinco temas sugeridos pelo IAB, como ponto de referência, foi incluída a região metropolitana. Ontem, de certa forma, sentimos a falta de sugestão ora apresentada, neste momento, porque a falta da discussão da cidade, como se daqui a pouco pulássemos uma etapa, então fica um pouco imprecisa a discussão para a área metropolitana por essa visão de papel da cidade e do município. Acho que seria válida, mas, do antemão, poderíamos agendar, também, porque já no final, ontem, talvez até pelo avançado da hora, eu mesmo me senti intranquilo para fazer algumas abordagens dentro da própria questão da área metropolitana. E me chamou a atenção, não quis estabelecer um debate paralelo, ontem à noite, quando o nosso convidado, o prefeito de Curitiba, lançou sua proposta, por uma provocação minha, da questão metropolitana, e depois fui informado que houve um debate até áspero entre companheiros de partido, esquentando a discussão da área metropolitana na Subcomissão de Municípios. Então, ontem, não comentamos uma outra hipótese, que era a hipótese do consórcio, na área metropolitana, que me pareceu, eventualmente, uma forma mais democrática, mas não sei, pois a operacionalidade dela fica sujeita a muitas variáveis externas. Então nessa linha eu concordaria não só com essa opinião, como também que agendássemos e voltássemos a tratar dessa questão, porque até o momento não chegamos a nenhuma conclusão sobre o que pensamos, como subcomissão, em relação ao problema da área metropolitana. Eu mesmo tenho algumas dúvidas sobre o que é melhor na área metropolitana. Por isso, gostaria de aprofundar um pouco mais esse debate. Dentro disso, a própria questão da gestão democrática.

Outro ponto no qual gostaria de aprofundar-me e pediria à assessoria do Senado atenção para isso, é que estamos falando muito, todos nós, até eu próprio, sobre o uso social da propriedade. E há uma separação clara entre o problema da propriedade territorial, o terreno em si, e a outra questão que é a do direito da edificação. Então, essa questão do uso social da propriedade tem nuances de natureza legal e, inclusive, tenho uma sugestão de minha autoria, que ainda não apresentei em plenário, vou ter um debate neste fim de semana em Salvador, porque tem esse problema – inclusive Belém também tem –, que é a questão do terreno foreiro o problema da enfiteuse, e um grande especialista, na Bahia, discorda disso, e eu quis saber o que ele tinha contra a minha proposição. Os problemas de enfiteuse, em Salvador, são terríveis, com relação a isso. Então sobre a questão do direito da propriedade, essas partes temáticas, além da discussão da cidade, da área metropolitana, nós deveríamos nos questionar: o que é que entendemos efetivamente por gestão democrática em uma cidade? Já que isso é reivindicação da sociedade brasileira, como é que vamos colocar essa reivindicação, como será ela traduzida a nível de artigo constitucional, ou não? Como traduziremos essa questão social? Pois há um fato muito interessante. É que a Constituição atual fala, no capítulo econômico, na função social, e estabelece um tipo de função social. Então, se não explicarmos essa questão fica algo no ar, ou seja, como tratar objetivamente essa questão. Tenho dúvidas: podemos opinar, podemos contribuir, podemos levar sugestões, mas

discutir, por exemplo, internamente a questão tria, nós sabemos o que queremos e o máximo possível de recurso para dar o máximo possível de autonomia. Mas não é questão substantiva para discutir aqui dentro. Inclusive, abri mão, porque essa área até onde eu poderia trabalhar também e achei que ela está, relativamente, com todo respeito a todos nós, inclusive a mim próprio, que há muita gente que entende do assunto, há muita idéia em discussão. Então, teríamos um uso mais seletivo de tempo se debatéssemos outras coisas, deixando fora da nossa agenda a questão tributária. Mas a questão do uso do solo, a questão da gestão democrática nas cidades, no meu entendimento, tem a ver com o uso social da propriedade.

O SR. CONSTITUINTE (Intervenção fora do microfone. Inaudível)

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Acho que várias coisas. Primeiro, há uma série de atividades urbanas que nós podemos desenvolver com a participação comunitária. Em Salvador, temos o Conselho do Desenvolvimento Urbano; embora a Câmara possa debater ou discutir, o Conselho de Desenvolvimento Urbano tem muito mais especialistas, muito mais pessoas envolvidas diretamente com certas questões técnicas, com certas questões políticas em relação ao desenvolvimento urbano, Plano Diretor do Desenvolvimento Urbano, a política urbana, o problema de gabarito, problemas de áreas seletivas, as áreas de proteção, etc.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO

WERNECK: – Será incluído na Constituição?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Não no detalhamento, mas como sugestão.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO

WERNECK: – Acho que deveria ficar na Constituição Estadual, porque cada Estado se organizará de acordo com seus traços culturais. Agora, sob o ponto de vista democrático, o que tem de democrático é ter uma Câmara Municipal com os representantes do povo e um prefeito eleito pelo povo. A partir daí, a organização interna do município é uma questão de legislação ordinária. Se V. Ex.^a for colocar isso como capítulo da Constituição, vai ficar numa extensão que não tem tamanho. A partir do momento em que esta nova Constituição pretende ser duradoura, porque há 20 anos não se falava em participação de associação comunitária, e então v. ex.^a vai enrijecer o processo de uma forma que vai ficar na forma.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Se entendermos a Constituição como uma diretriz, essa diretriz pode ser um pouco mais explícita em relação a uma série de coisas, falei do desenvolvimento urbano para ser mais genérico; é uma questão, por exemplo, que a participação da comunidade é extremamente importante, na política municipal de transporte coletivo. Ontem ouvimos, aqui, enfoque do Prefeito Roberto Requião, preferencialmente na área de transporte, e as cidades que têm uma participação política da comunidade, a participação de todo mundo tem a ver com o problema de transportes. Então a existência de organismos como esse – há uma tese, uma sugestão, não estou dizendo que seja neces-

sariamente ela – mas acho que merece nossa reflexão, uma sugestão, por exemplo, das entidades da área de arquitetura, de que a população, um percentual da população que sugeri explicitamente 5%, pudesse questionar algumas decisões com relação a problemas de natureza de grande significado para a cidade.

Hoje, Salvador está discutindo problema de transporte coletivo. O programa de transporte em massa, que envolve investimentos de mais de 200 milhões de dólares, significa mais de que um orçamento. Na medida em que se possa tomar uma decisão, ou que a Câmara – como foi aqui trazido – é muito mais suscetível a determinadas pressões e essa decisão unilateral – se o prefeito tem um mandato de um ano e meio, vai embora, quem é que se responsabiliza por isso? Quantos problemas nós tivemos aqui?

Ontem discutimos, informalmente, a cidade de Curitiba, que foi cantada em prosa e verso como a cidade melhor planejada no Brasil. No entanto, é a cidade que tem, hoje, o maior endividamento *per capita*, porque tem um endividamento muito grande em função de um programa de distrito industrial que foi mal-sucedido. Quem é o responsável, em um determinado momento por isso? Então estamos vendo que há uma série de iniciativas populares, que, num determinado momento podemos frear, discutimos na parte dos transportes e até fugindo do enfoque constitucional – mas me chamou a atenção por exemplo, a discussão dessa ligação Nordeste – Centro-Sul, se seria uma ligação ferroviária, ou se seria hidroviária? Para mim não interessa se é um ou outro. Nem a Constituição vai dizer isso. Mas sei lá se a Constituição não pode dizer que determinados tipos de decisões exijam o pronunciamento ou envolvimento de entidades de tais e tais tipos. Se exija alguma coisa mais para que ela possa ser influenciada. Acho, por a Constituição ser omissa, exatamente como foi dito aqui, que a última constituição foi em 1946. A última elaborada dentro dos parâmetros democráticos, exatamente por isso, quando não tínhamos a parte humana é que somos mais responsabilizados, foi até sugestão do nosso companheiro o aproveitamento de alguns dos itens discutidos na área de legislação ordinária, para ver nelas o que seria importante ser incorporado à Constituição. Então, nesse particular, pode até não sair nada com relação à gestão democrática, mas, talvez, um capítulo, um artigo da Constituição ou um parágrafo, dentro de um artigo, possa ser de significado extremamente relevante em relação às decisões que vão ser tomadas por aí afora, vejo algumas coisas em relação à gestão democrática.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Talvez eu pudesse aproveitar esse exemplo para ilustrar como uma sugestão conceitual pode subsidiar uma definição.

Se entendermos que as funções básicas da cidade são habitação, trabalho, recreação e a circulação, não é função pagar imposto. Isso já seria atividade-meio para que as atividades fins possam existir.

Acreditamos nós que, em termos de Constituição, temos de ir na síntese da síntese e parece que um bom caminho e ficamos o máximo possível nessas atividades fins, ou em atividades desse tipo: habitar, trabalhar, recrear, circular, desenvolvimento comunitário, o espírito coletivo, a qua-

lidade de vida, também se incorpora naturalmente, são ingredientes qualitativos dessas atividades. Pagar imposto não seria atribuição desta nossa Subcomissão. Uma de nossas preocupações é evitar a superposição de temas.

A questão metropolitana, por exemplo, que está sendo colocada, é essencialmente uma questão de municípios e de regiões. É até terminologicamente. No entanto envolve essencialmente cidades, que é atribuição desta Subcomissão. Então, naturalmente, tem que haver intercâmbio, um entendimento, para, dividir.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Hoje, a administração da metropolitana está sendo colocada no Estado e existe uma corrente que defende a tese que deveria haver um quarto nível de poder que seria o poder metropolitano, com a função de administrar os serviços de interesse comum que seriam: saneamento, circulação, transporte coletivo, etc. Por exemplo, se quiser montar um sistema de captação de águas de um município, se é atribuição municipal e não há nascente ali, o município não terá água. Então, efetivamente ele tem que ser ouvido. A mesma coisa com relação a transporte. Em São Paulo, por exemplo, o sujeito atravessa quatro municípios para ir ao trabalho e outros quatro para voltar para casa. E se for pegar ônibus municipal terá que trocar de ônibus quatro vezes.

O SR. JOSÉ REZENDE: – A região metropolitana tem origem em metrópole, na cidade. Não se fala em região metropolitana que não seja área densamente habitada. Então, nisso temos uma superposição. Por exemplo, se circular é a nossa preocupação básica, o transporte é um elemento para isso e, depois, deixamos de analisar as coisas pelo lado negativo como ontem nos mostrou aqui o Prefeito Requião, que o transporte é sempre analisado como um problema, e lá fizeram do transporte uma solução; o transporte é adotado como vetor de desenvolvimento urbano, como elemento disciplinador do crescimento urbano. É um elemento que fica nas mãos do Governo e tem o seu lado positivo muito forte.

Se ficarmos analisando a questão urbana como ela é colocada, largamente, como problemas humanos, principalmente de desvio, de marginalidade, de desemprego, de delinquência, por esse lado eu acredito que não há nada que se possa levar a Constituição; não há nada de bom.

Era este o nosso entendimento. Nós gostaríamos de definir uma vertente construtiva, uma vertente com um custo básico. É claro que os problemas aparecem, eles existem, logo aparecem, mas eles não vão dirigir o custo, o custo seria dirigido por uma concepção ideal.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Minha preocupação é que, na realidade, até serem aceitas consensualmente essas funções, nós perguntamos: O que é habitar? Habitar é só dormir? Para habitar é preciso comer, na hora em que come tem que ter uma atividade produtiva para ele. O sujeito para habitar, para circular, para ter lazer, e, claro, o problema de trabalho que está colocado lá distante, você que quer uma função básica requer outras providências: aí vem o problema de saúde, vem o problema de educação. Nós falamos do transporte. É difícil até porque ficamos muito monopolizado, querendo discutir,

mas o sentido do trabalho predomina em relação a isso. A quantidade de transporte que você tem em atividades, inclusive por essa disfunção da cidade em termos do seu planejamento, em termos das decisões tomadas, nos conjuntos habitacionais distantes, nos vazios urbanos, etc. o que você gasta em transporte é alto. Curitiba nos parece um caso a parte, pela sua própria estrutura, pelo seu próprio planejamento, a própria aceitação do transporte em outros lugares interbases, etc., em outros lugares é mais complicado, não se tem esse desenho que ele tem e essa facilidade em termos de escoamento. O que se gasta em transporte na área da educação é impressionante. Até na área de comércio, quando não estimulada, você tem concentrações urbanas densas. Há bairros que apresentam mais do que uma sede municipal que não têm nenhum comércio, às vezes não têm sequer uma farmácia.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – O conceito de habitação naturalmente envolve esses equipamentos essenciais, a educação, a saúde, a segurança. Veja bem que aí nós vamos ter desdobramentos; todos eles são muito grandes. V. Ex.^a anunciou uma meia dúzia que deve talvez esgotar totalmente o elenco com duas dúzias, no máximo, de ingredientes. O nosso universo fica perfeitamente definido. Esta é a idéia.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu não vejo qual é a finalidade de fazer a conceituação de cidade, a partir do momento que, na Constituição, isso não vai ser feito. Morar e habitar nós moramos municipalmente, estadualmente e federalmente – circula da mesma forma. Eu acho que isso tudo é função da pessoa humana. O que nós temos é de organizar o Estado em três níveis de Governo, e ver quais as atribuições que vai caber a cada uma, e ver quais são os direitos da pessoa humana, quais são as obrigações do Estado. Agora, saber o que é cidade, eu não vejo muito sentido.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Quem deu as atribuições a essa comissão não pensou nisso.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Eu acho que a questão urbana vai constar na Constituição na medida em que ali vão ser dadas diretrizes para que a questão urbana possa ser equacionada. Então, é questão urbana, não são as coisas que acontecem normalmente que não estão dependendo de regulamentação ou de legislação.

O ar que respiramos, por exemplo, cada um respira sem pagar nada. Agora você tem que pagar um pouquinho de imposto para evitar a poluição. O que acho importante é que no processo de elaboração de uma Constituição, o problema Questão Urbana é para trazer os problemas, para que possam ser inseridos na Constituição diretrizes necessárias à minimização desse problema e equacionamento do problema. Mas definir se circular é questão municipal ou não, acho que não tem nada a ver.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Não é o que se propõe. O que se propõe, conceitualmente, seria estabelecermos na Constituição um ideal de cidade.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Mas essa não é função da Constituição.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Parece que a Constituição estabelece as linhas gerais, as linhas mestras para todo o universo. No nosso caso, estabeleceria as linhas mestras para a cidade, não para os problemas da cidade.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Eu acho que é exatamente só para os problemas.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Do nosso ponto de vista, é exatamente o oposto. Nós achamos que os problemas das cidades são conjunturais e não podem definir a cidade. O problema é como uma doença no organismo, não é a doença que caracteriza o organismo; é a saúde que caracteriza o organismo, e a cidade é um organismo. A idéia é exatamente oposta a isso. Quem colocou o nome de Questão Urbana, quem fez essa designação provavelmente não teve esse ideal de que essa comissão trabalhasse com problemas urbanos.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Acho que a questão é anterior a isso, saber o que deve ou não constar da Constituição. Acho que na Constituição há os deveres e direitos para o cidadão, e os direitos e obrigações para a instituição, quer federal, estadual ou municipal.

Não vejo razão para colocar na Constituição o conceito de cidade.

O SR. JOSÉ REZENDE: – A idéia não era exatamente essa: não era colocar o conceito de cidade – é o ideal de cidade. Como um professor meu dizia: A cidade é a morada do homem.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Mas há homens que moram no campo, também. Acho que morar é uma função.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Mas o homem que mora no campo é outro aspecto. Segundo o conceito do meu professor, a cidade deveria ser feita para o homem. Já outras correntes acreditam diferente, a cidade deve ser feita para a economia, ela tem papéis econômicos para desempenhar, que são muito fortes, e o que predomina, na nossa realidade? O homem que se arranje, porque quem manda são as forças econômicas.

Na realidade, o que se passa é isso, e na realidade o que nós tentamos sempre é fazer com que essas forças econômicas atuem em benefício das necessidades sociais. Nós sempre procuramos essa equação – os profissionais, os parlamentares, todas as pessoas procuram essa equação.

Eu estou achando que nós estamos conceituando a questão urbana como a questão das cidades. Nós não conseguimos imaginar uma situação urbana que não seja dentro de uma cidade; ela existe, mas não tem importância. Existem fazendas urbanizadas, existem fábricas urbanizadas, mas não é isso que se trata; são cidades. Nisso nós estamos de acordo? Poderia haver um equívoco desse tipo – nós estamos falando em cidade e a questão urbana não está dentro de cidade, somente.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Acho que questão urbana é um dos temas, na medida em que deve ser inseridos na Constituição, dispositivos que levem à solução ou equacionamento dos problemas advindos do desenvolvimento urbano.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Acho que da análise dos problemas e dos potenciais nasce o entendimento, e do entendimento se subsidia o ideal de proposição. Veja, por exemplo, a predominância social, da propriedade do solo...

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Acho que deve ter na Constituição um dispositivo que diga que o governo municipal poderá lançar normas no que diz respeito a modelos de assentamento, zoneamento urbano, á restrição do uso da propriedade. O que nós estamos fazendo? Estamos equacionando problemas que já existem; estamos criando dispositivos, na Carta Magna, para que a legislação possa legislar a respeito deste assunto, ou seja, estamos criando diretrizes para equacionamento de problemas urbanos.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Nobre Constituinte, creio que não há incompatibilidade. Está apenas iniciada a discussão, e, pelo que entendi, o conceito atual é mais no sentido de facilitar o que queremos inserir, e o nobre Constituinte foi muito feliz em sua intervenção, colocando esta questão, ou seja, foi muito menos para internamente, porque, em outras reuniões, se me permitem colocar isto, tem havido debates onde, ás vezes, as pessoas tendem a dizer: bom, é como se fosse constar da Constituição, por exemplo, uma política habitacional, que nada tem a ver com o caso. Então, era mais nesse sentido: O que vamos colocar na Constituição? A Constituição tem que ver o seguinte: vai ser possível lançar lei na legislação ordinária e regulamentos que limitem o direito de propriedade, ou seja, a partir do momento em que o sujeito tenha que construir com recurso determina, tenha que ter o máximo de aproveitamento dentro de um determinado lote, tenha que ter o zoneamento, isto é, o tipo de uso terá que ser de acordo com o zoneamento. Será destinada uma faixa para propiciar as vias arteriais, ou seja, a partir do momento em que se criem todas essas limitações – e isto vai ser criado na lei municipal mas há um artigo, aqui, que diz: o município poderá criar restrições, para, em benefício da sociedade, resolver isto.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Nobre Constituinte, eu queria colocar, a propósito desta questão, o aspecto de ter a Constituição a finalidade, nesta questão, como nas demais também, de limitar a ação da autoridade constituída, aí, e também garantida por outras áreas e outros capítulos da Constituição, de garantir o direito dos cidadãos.

Esses dois parâmetros teóricos, assim, creio que comportariam, mas, para se estabelecer isto, é preciso entender e compreender bem o que é a cidade, no seu conceito para, depois, propor-se, dentro desse entendimento, o que vamos limitar e o que vamos garantir.

De modo que ficaria mais ou menos conforme, e poderemos reunir todas as contribuições que foram agora aqui discutidas nesse sentido.

É claro que não poderemos estabelecer as políticas, porque isto competirá a outra etapa do processo. Mas é evidente que, para inserirmos normas constitucionais, teremos que compreender bem esta dinâmica, este processo, essa função desse espaço, dessa convivência humana. Parece-me que é por aí, não é?

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Esta questão de fazer aos municípios restrições, existem. Hoje, nas grandes cidades do Brasil, é difícil encontrarmos-nos com os técnicos, especialmente os dessas prefeituras. Vivem eles, permanentemente, em reuniões.

Dessas reuniões, a cada três ou quatro meses, não chega a um semestre, aparece a somatória de restrições.

Em todas essas empresas, especialmente no Rio de Janeiro, dá pena de quem lá vai e quer trabalhar ou quer desenvolver. Todo esse somatório de órgãos, em todos esses órgãos em São Paulo, ocorre o mesmo. É difícil encontrar um técnico para discutir um problema. Eles se reúnem permanentemente para só restringir, para encarecer o custo das obras. Digo isto como incorporador – e sei que o incorporador é sempre visto com maus olhos – que toda a somatória é problema de esgoto. O Governo não tem esgoto. Chegam ao ponto de obrigarem a construir uma estação de tratamento de esgotos. Estou particularizando a coisa. Depois equipar a estação de tratamento de esgotos, e, depois, onde é construída esta estação de tratamento de esgotos, o Governo cobra o terreno. É impressionante. O Sr. parte para empresas, como a Light, em São Paulo, a cada três ou quatro meses, a somatória de restrições que fazem, ou então em áreas a edificar, em bairros nobres, novos e nobres, o que essas empresas obrigam a incorporador a levar é tudo; eles só querem a renda; tudo é ônus do incorporador, do investidor.

Se o País precisa de emprego, precise desenvolver, se deixarmos o município a restringir, eles restringirão, tudo, tudo, e em benefício só do município. Eles não pensam no morador, em baratear o custo.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Já trabalhei em prefeitura, fui técnico de prefeitura e já tive também a minha firma particular, o que, até, acumulava, na época. Conheço muito o problema a que V. Ex.^a se refere. Acho que é de uma injustiça e de um desrespeito grosseiros a atitude dos técnicos, principalmente os da prefeitura, diante das empresas, de modo geral; não só os incorporadores como o construtor isolado, como a indústria que se vai estabelecer. Não se respeita a atividade produtiva, não se respeitam as forças e econômicas. O que se traça, idealmente, faz-se um ideal de uma cidade, uma paisagem, e eles operam alucinadamente com aquilo, e tratam cada empresário, cada projetista que chega, como marginal, do outro lado do balcão.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – É como se fosse pior do que o pardal, numa cidade.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Esse conflito – V. Ex.^a me perdoe – acredito que a Constituição pode contemplar, porque, digamos assim, é necessária a convivência dessas forças.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Um instante apenas, Dr. Resende. Se delegarmos á prefeitura o direito de restringir, a somatória de dificuldades aumentará a cada dia. Em todos os órgãos do Governo é difícil falar com os técnicos, pois estão em reunião permanentemente, para arranjam mais uma dificuldade. Isto, em qualquer órgão, em qualquer cidade.

Vejam V. Ex.^{as}, estou dizendo que sou incorporador e vou deixar de ser, a curto prazo. É um

massacre. Incorpora-se o terreno, faz-se o lançamento, e começam a aparecer as dificuldades. Ora, coleta de esgotos é órgão de quem? De quem vende a água. Tem que fazer rede de água? Tem. Tem que fazer a captação da água? Só não faz a captação. A adutora quem paga é o incorporador. As taxas de ligações são as piores possíveis.

Aqui em Brasília, se eu contar o que aqui se passa, como por exemplo, no ano passado, terminei, só em uma área, 432 apartamentos, e, por opinião própria, transporte toda a água de caminhão, por ser tratado como um marginal, em Brasília.

Vou particularizar a V. Ex.^a. Começamos uma área com 432 apartamentos. Tinha uma favela. Pedimos, e, antes de iniciarmos a obra propriamente dita, nas fundações, os posseiros tomavam banho naquela bica. Pois o órgão do Governo foi lá – e já havíamos pedido ligação provisória – e disse que estávamos usando a água. Eu disse: “Não, quem a usa são os posseiros que fazem esses tubulões”. Disseram-me: “Não. Está multado”. Eu disse: “Querem saber de uma coisa? Concreta lá e concreta aqui”. Está certo? Coloquei massa de concreto na ligação definitiva e na provisória, e coloquei três caminhões, o ano inteiro, a puxarem água. Foi uma obra de quase dezoito meses. Eu tinha três caminhões, e disse: “Puxo água de caminhão”. E puxei e terminei a obra.

Agora, vizinha a esta área, temos outra área a construir. Está lá uma outra favela. Fomos a Caesb e pedimos: “Corta esta água, porque esta favela, sem esta água, vai acabar, porque, onde há uma favela, o roubo aumenta nas obras”. Muito bem. Foram lá e cortaram a água. Certo? Não querem ligar a nossa água, digo, não têm condição. Já foram lá, num espaço de, não chegou quinze dias, ou duas semanas, e já religaram a água da favela. Para o construtor, não ligam, mas, a para a favela, sim.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Acredito que são forças reais. Esses conflitos se estabelecem em duas pontas, que são bem nítidas: o empreendedor, de um lado, e o legislador do outro. Um pensa que está guardando a qualidade da cidade e o outro sabe que está promovendo o desenvolvimento. E não há conciliação entre eles, porque as normas são ruins.

Com referência á autonomia municipal, está aí outra coisa que escapa a esta Comissão, porque não é da nossa atribuição, e o município tem um poder de governo muito grande; é quase absoluto em seu território. Disso se valem muito e disso se valem principalmente as atividades clandestinas, os loteadores clandestinos, os construtores clandestino, que cometem os maiores desatinos e não são alcançados, nem pela lei, nem pela fiscalização, porque, enquanto o Governo se preocupa muito em controlar o que é controlável, o universo urbano não é controlado. O Governo é muito pobre, é muito carente de recurso para isso. Então ele agarra aquilo que está na mão dele. Pega o incorporador mesmo, porque esse tem que aprovar o projeto, esse tem firma registrada, esse paga, assim como o projetista, que nem era eu, pagava um pato incrível, por andar projetando, coisa que, quem fazia construção clandestina não pagava nada. Fazia á vontade.

Está aí um punhado de contradições e de problemas que acho revoltante. É de um nível que não acho bom para embasar um ideal de Constituição.

Acredito que esse problema será resolvido no dia em que houver ordem na cidade, que houver governo, porque vai haver governo, vai haver participação nas empresas, e acredito que o que a Constituição deveria propor era, vamos dizer, que todos os níveis de governo, todas as instâncias de poder respeitassem as forças existentes, inclusive as forças econômicas, é claro. Não sei se mencionaram. Mas fazer das empresas criminosos e marginais, isto não salva nada. Nós sabemos que não salva prefeitura nenhuma, não salva cidade nenhuma, e não é esse o caminho. Esse em bate não constrói.

A SRA. MARLY: – Tenho a impressão, Sr. Constituinte, de que a participação da comunidade, como um todo, no próprio planejamento, já minimiza um pouco tudo isto, porque o empresariado faz parte da comunidade.

A partir do momento em que o planejamento deixa de ser uma função somente dos técnicos, um objeto de trabalho somente dos técnicos, e envolve também a participação da comunidade, esse momento de planejamento se torna como um fórum de debates, em que problemas como este pode ser questionados, equacionados e, provavelmente, reduzidos, porque, aí, o empresariado é uma força atuante também, como elemento da comunidade.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Dra. Marly, por um instante. Vim à Câmara porque não quero me identificar. Tenho mineração. Mas apresentei um projeto, como se fosse o **royalties** o minério. Apresentei o projeto de ficar como se fosse o **royalties** do minério, do petróleo, paralelo, os 5%; ficar 4% ao Estado e 1% ao Município. Sou pecuarista, tenho fazendas nos quatro Estados do Brasil, e quero levar – já apresentei como sugestão à Constituinte – os benefícios do trabalhador da cidade, da indústria, para que sejam estendidos ao trabalhador rural. Mas, quando lá no ramo de incorporação, estou dizendo que deixo isso a curto prazo, a volúpia, a fúria de que tem as autoridades. A senhora aprova um projeto, faz a obra com rapidez. Quando da obtenção da carta de habite-se, o que aparece, com o projeto aprovado – a somatória de despesas após aquele projeto aprovado. Digamos assim, em Brasília: há a linha telefônica. O projeto aprovado. Daí a seis ou oito meses, aparece. Tem que fazer toda a capeação. Antigamente, passava um ducto e, dentro de um ducto, um fio; não; mas agora é todo o fio telefônico. É assim. A senhora parte para a Caesb a somatória das dificuldades em todos os órgãos – não só em Brasília, em Goiânia, no Rio, em São Paulo, em toda parte. Antigamente, faziam-se só os ductos das empresas de eletricidade. Elas faziam os capeamentos, que são cabos caríssimos. Hoje, não; tem que fazer, levar o relógio, e fazer a distribuição. A cada dia que passa, no espaço do projeto aprovado à obtenção da carta de "Habite-se", a somatória de dificuldades que são acrescidas com a carta de habite-se faz com que muita gente deixe esse ramo de atividade.

Estou dizendo que não estou legislando em causa própria. Mas as dificuldades que aparecem,

assim, numa volúpia, uma velocidade, que nem é por ano, mas por semestre, e em todos os órgãos do Governo.

A SRA. MARLY: – Atribuo toda a deficiência da prestação de serviço público à comunidade, à falta ainda de estrutura de participação desta mesma comunidade. Daí as deficiências de comunicação, de saúde, de todos os setores públicos.

Infelizmente, as nossas comunidades não estão ainda em um nível de saberem participar, de saberem reivindicar seus direitos, e, como foi, inclusive, colocado aqui, em um outro dia – e não me lembro se o senhor estava – se não for dada oportunidade a que as pequenas, as médias e as grandes comunidades comecem a participar, elas nunca vão aprender.

Então, todos esses desmandos que o senhor coloca em termos de Poder Público só vão chegar a um termo no dia em que a comunidade souber estabelecer os seus direitos. Para isso ela terá que ser treinada, para chegar lá. E, por isso, estávamos colocando a idéia de participação comunitária, que também está sendo colocada, em várias outras Subcomissões justamente dentro de idéia de despertar e começar a educar a nossa população para que esta chegue a um nível de participação, de questionamento, de reivindicação, como nos países mais desenvolvidos.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Não foi mencionada a corrupção que impera nesses setores. E, aí, entramos no terreno da impunidade. Porque acho que os maus funcionários e os maus empresários acabam prevalecendo sobre os bons funcionários e os bons empresários. E está aí, também, uma outra questão que foge à nossa alçada. Não se vai resolver isto, a não ser com um processo de educação, de recuperação dos novos conceitos de moralidade, de honestidade de procedimento, e tenho a impressão de que isto vai melhorar. Eu pergunto aos senhores: É matéria constitucional dizer que algum dispositivo que proíba o funcionário burocrata de ser corruptível, ou o empresário de ser corruptor? Não é esse o caminho.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu ajudaria, complementando, com um exemplo, que considero muito importante, porque talvez ajude a compreender determinados aspectos.

Acho que certos seguimentos da sociedade também abdicaram do sentido de participação comunitária. As classes empresariais, chamadas elites, terminaram, em determinado momento, sendo muito egoístas. Digo isto, assim, com muita tranqüilidade, porque, quando fui Prefeito de Salvador, vivi uma situação peculiar. Sabemos, por exemplo, que há um componente político-ideológico dentro de alguns organismos, dentro de algumas entidades, mas em compensação, outras cruzaram os braços.

Quando há uma decisão muito importante, lá em Salvador, os escritórios de arquitetura, os escritórios privados, ou seja, as pessoas com determinada experiência, sugeri a eles que fizessem política dentro do IAB, porque eles se omitiam, ou fugiam do IAB. Eles então disseram que não podiam fazer, entendiam que eram minoria, e criaram uma associação sindical dos escritórios de arquitetura. E o pessoal passou a dar uma contribuição excepcional, inclusive ao debate. Há os profissionais qualificados, que tinham experiên-

cia, tinham vivência, e, tinham, sobretudo, uma condição técnica de dialogar em determinadas questões.

Aprovamos um projeto de orla marítima, lá em Salvador, e aprovei uma lei de uso do solo, como prefeito nomeado, numa Câmara que tinha vinte e seis vereadores de partido de oposição, do PMDB, que era partido de oposição, na época, e com quatro desses que não estavam ainda legalizados, os partidos comunistas, sendo que quatro vereadores, com a legalização, passaram para o PC do B, ou PCB. Quatro para o PC do B e dois para o PCB, e, no entanto, eles aprovaram a lei do solo, aprovaram o Plano Diretor para o Desenvolvimento Urbano e aprovaram a Lei de Participação Comunitária.

Mas, a Lei de Participação Comunitária não significa só que determinados segmentos tenham que participar, mas a comunidade. Agora, o que acontece com a comunidade? Eu citaria um outro exemplo concreto, com relação a este aspecto. Havia um prédio antigo em Salvador, onde havia funcionado uma fábrica, e algumas pessoas decidiram, simpaticamente, mas também sem muita profundidade, que aquela fábrica deveria ser tombada, e que deveria fazer igual a Pompéia, em São Paulo, o que se fez com o SESC e o SENAC.

Começou-se, então, uma discussão sobre esse assunto. Lembro-me de que convoquei toda a comunidade e comecei a ouvir. Certas pessoas diziam que eu tinha uma paciência de Jó, etc., e eram horas intermináveis de discussão, virava a noite, e ia para o próprio engenheiro. Bom, não chegamos a um acordo. Lembro-me de que chamei a comunidade, inclusive as personalidades, os gurus – e estavam lá Caetano Veloso, Gilberto Gil – e discutimos exaustivamente e não chegamos a um acordo.

O empresário que queria vender a área – ele conseguiu vender para um posto – propôs dar mil metros quadrados dessa área, e nós daríamos a essa comunidade e eu fui o intermediário dessa proposta, os gurus rejeitaram. "Queremos tudo. Ou tudo ou nada". Então, tenho, inclusive a vontade de defender o uso social da propriedade, de defender o ponto de vista do decreto, porque tive a coragem de enfrentar todos eles e mandar derrubar a fábrica, em todo o processo, e foi edificado um posto de gasolina, porque ouvi pareceres dos mais renomados técnicos, sobre a característica da arquitetura, para justificar ou não o tombamento, e não poderia uma cidade que tinha 30% da população em idade estudantil que não tinha escola para dar. Se eu tenho um problema na cidade, de uma população enorme que não tem esgoto, eu não poderia me dar ao luxo de desapropriar um terreno, ou impedir ao empresário que desse uso econômico se não encontrávamos alternativas, e se a comunidade debateu sobre isso foi, inclusive, de um radicalismo, a ponto de não aceitarem. E deu o inverso: disseram "Tudo ou nada" e não ficaram com nada, não ficaram com tudo. E depois que aconteceu isso a comunidade se acomodou.

Tudo isso, no final, foi um problema de convicção pessoal e de consciência pessoal. Estou colocando isso do ponto de vista individual muito mais para dizer o seguinte: e onde estava a Associação Comercial, onde estava a DEME, onde estava o Sindicato da Construção Civil, onde estava a Câmara Brasileira da Construção? Nesse particular,

inclusive, esse escritório de arquitetura foi importante. Depois disso aprovamos um outro prédio, depois de um debate, proibiram, até hoje, a edificação já aprovada pela prefeitura e, no entanto, quando acontece esse negócio o empresário que está ao lado, hoteleiro que está se beneficiando aí, o dono do barzinho que está se beneficiando não entendem que num determinado momento, se não se estabelece que haja situação de entendimento entre essas forças que interferem efetivamente no mercado, o que acontece? Alguém vai sair perdendo, porque você começa o primeiro e não saem dos outros.

Quando falo de nível de participação falo em todo o sentido. Achei muito oportuna as colocações desse debate de que esse nível de participação comunitária tem que se dar num problema muito mais conseqüente, com todo mundo efetivamente participando. Se as entidades participassem, inclusive se acreditassem na hora de punir funcionários corruptos, na hora de demitir processualmente e eu desafiei, inclusive, que fossem denunciadas e processei, demiti funcionários com processo para dar exemplo para ver se as pessoas olhavam para isso, mas elas não percebiam porque, infelizmente, os maus empresários, em determinado momento, preferiam o caminho mais curto da corrupção.

Dentro dessa linha eu compreendo – achei oportuno esse debate – mas invoco essa necessidade de participação nesse sentido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua em discussão a matéria.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO WERNECK: – Eu dei margem a essa polémica toda na hora em que falei que cabe ao município as restrições. Uma coisa é criar restrições discutidas com a comunidade e aprovadas por lei e que tenham um mínimo de bom senso, e nunca passou pela minha cabeça criar restrições do tipo de obrigar a pessoa a assumir atribuições do Estado do tipo de passar o capeamento nas redes, que é obrigação da companhia telefônica, fazer estação de tratamento de esgoto. Isso não é função da empresa. Esse assunto apóio cem por cento. Ele pode ser resolvido na medida em que o empresário demonstra para os seus compradores que a arbitrariedade do poder público está encarecendo o seu produto, porque na hora em que atinge o empresário ele fica desgastado, aborrecido, gasta mais adrenalina, mas entra no custo de seu produto e ele empurra para o consumidor e o consumidor é que vai pagar. É uma questão de mobilização.

No que diz respeito a suas idéias quanto à participação, fui presidente da Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte, a METROBEL e a METROBEL tinha uma polémica com a população que era uma loucura. Ocorre que esse problema de participação é um traço cultural de cada povo e acho que isso vai ter, está começando, já está até amadurecendo, um aprendizado. E esse processo de aprendizado é demorado e não acredito que na Constituição se possa colocar alguma coisa que vá acelerar esse aprendizado. Penso que a participação comunitária, à medida que vá amadurecendo, vai ser propiciada pelos agentes de Governo no Poder Executivo e no Poder Legislativo, porque na medida em que essas pessoas conse-

quem mobilizar segmentos da sociedade, vão ter mais representatividade. Então, por uma questão de reação, os segmentos que forem alijados do processo vão ver que chega uma hora em que eles ou participam ou são marginalizados. Isso acho que é um processo evolutivo de um País. Acho que o Brasil é um País subdesenvolvido e isso é uma das maiores características de subdesenvolvimento: esse desinteresse pela coisa pública. As pessoas dizem: "Ah! Esse negócio é coisa de político! Isso não existe. O interesse da comunidade se manifesta em cada ato político que ocorre. A partir do momento em que se acenou com a comunidade com a possibilidade da implantação de um Estado democrático, com a possibilidade de ressurgimento de um Poder Legislativo que não fosse castrado, a partir do momento que começaram a ocorrer essas coisas, você vê que várias pessoas da sociedade passaram a se interessar para uma participação no sistema político. É o que não ocorria antes. Porque o sujeito dizia: "Ser Deputado para quê? O Deputado é vaca de presépio. Ele chega lá e fica dizendo amém! Pois não! Tudo bem!, e isso não resolve". E hoje estamos vendo um Poder Legislativo que começa a enfrentar o Poder Executivo. Isso é da maior importância. Acho que a participação comunitária é a coisa mais importante que existe numa democracia, mas não vejo como inserir isso numa Constituição, num processo para acelerar a participação comunitária, não vejo como.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Vejo da mesma maneira. A sugestão de V. Ex.^a foi muito oportuna. Compete ao município fazer isso e isso. Parágrafo único: para o exercício dessa competência o município deverá tomar a iniciativa, etc.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Acho que a questão nesse caso é de a Constituição garantir o direito à organização do povo. Agora, o crescimento das forças políticas é que vai dar o espaço que as forças organizadas da sociedade vão ocupar ou não, em cada um de seus segmentos. Isso a nível de municípios, a nível de política sindical, enfim, a nível de partido político, de qualquer espécie de participação da sociedade. Pelos seus mecanismos a sociedade vai encontrar a forma de participação e organização. Não sei se se dá por aí que passaríamos. Não vejo, dentro da questão específica de nossa Subcomissão, descermos a esse tipo de ordenamento. Seria mais na questão de a Constituição garantir os espaços de participação e organização da sociedade pelos seus mais diversos mecanismos e entidades e instituições.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO WERNECK: – Perfeito. Claro! Fui também Secretária de Obras da Prefeitura de Belo Horizonte durante três anos e lá nós encontramos um antro de corrupção, um negócio inacreditável. Ocorre que o processo de aprovação de projetos de residências era um processo de desgaste que nunca vi igual. Ao receber um projeto o analista da Prefeitura começava a análise na hora em que encontrava alguma coisa que em seu ponto de vista estivesse em desacordo com o Código de Obras, no caso, e o que fazia? Convidava a parte para fazer a correção. Feita a correção ele continuava a análise. Encontrava outro problema e... então, havia projetos que de-

moravam oito meses para serem aprovados. Então, o que fizemos? Exigimos que o projeto passasse a ser aprovado – isso conseguimos numa entrevista – essa entrevista era marcada, nela sentava o analista de um lado e o projetista do outro e, ao terminar a reunião tinha que ser feito um laudo com todas as incongruências que o projeto pudesse ter. Tudo aquilo que estivesse em desacordo com a lei tinha que ser listado. A partir do momento que aquela listagem fosse atendida o projeto estava automaticamente aprovado. Então, na hora que aconteceu isso descobrimos o seguinte: havia projetos que demoravam oito meses para serem aprovados e outros que levavam dez minutos. Por que? Os de dez minutos eram daqueles projetistas que contratavam projeto hidráulico, projeto elétrico, o projeto estrutural com alguém de dentro da Prefeitura. A partir do momento em que foi obrigado fazer a aprovação numa reunião e no máximo em duas acabou essa corrupção. E colocamos para fora um monte de gente.

Agora, esse processo de participação da sociedade, a partir do momento em que a sociedade aprenda que a participação política vai permitir a ela uma participação comunitária e você fizer grupos compostos de vários segmentos da sociedade que tenham interesses em comum; se você tivesse aqui, em Brasília, um grupo formado pelos proprietários, pelos adquirentes, pelos mutuários e mais construtores, esses assuntos serem discutidos. Dizendo assim: "Nós estamos tendo exigências que são totalmente arbitrarias e vão encarecer a obra. Então, a partir do momento que você mobiliza você consegue fazer com que a população se mobilize, acione seus representantes e sane o problema. Acho essa a única forma de resolver isso democraticamente.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Para complementar o problema deles, digo que em São Paulo adquirimos uma área e fizemos um projeto. A pessoa que foi analisar o problema, por parte da Prefeitura, era uma japonesa que tinha sido aluna do autor do projeto. Nesse projeto havia 22 restrições. Levei-a ao professor e ele explicou à aluna o que era, e a japonesa dizia: "Me desculpem!" Uma vez esclarecido que não existiam aquelas restrições, sanado o problema, ela falou assim: "Ainda não está aprovado o processo, tem que passar à consideração superior." Isso, em São Paulo.

Voltando ao nosso caso na Bahia, do nosso Prefeito, Dr. Manoel, no início dos anos 80 compramos uma área de 139 mil metros quadrados e ali esperamos fazer alguma coisa. As restrições do uso do solo fez com que fosse encarecendo tanta coisa, tanta verba – ele sabe muito bem os problemas que envolviam tudo antes e que se tivesse um pedido seu teria sido mais fácil – e lá temos 16 blocos abandonados, construídos, quase prontos, em alvenaria, mas tivemos que parar tudo. Fica no Bairro Pirajá e o terreno foi adquirido do Dr. Luiz Catarino, uma empresa grande, um dos maiores proprietários de terra dentro do perímetro urbano de Salvador, uma das maiores áreas que existe.

Aqui, em Brasília, adquirimos um terreno onde projetamos, através de um dos maiores arquitetos de projetos hospitalares, uma fundação em nome de meu pai. Fiz a doação à cidade. Doada à cidade

essa **ilegível** na minha ausência, esse projeto está esperando para ser aprovado. Uma doação para a cidade. Vi técnico estrangeiro, um grande arquiteto de São Paulo que fez esse projeto, e não sai, não aprova. Agora, dar restrições, conceder restrições aos poderes municipais para restringir mais ainda a vontade dos administradores, acho que não é objetivo da Constituinte.

A SRA. MARLY: – Quanto à forma de se inserir a participação comunitária em norma constitucional, tenho a impressão de que pode ser utilizado um mecanismo que já utilizamos na apresentação de diversas sugestões que a nós foram solicitadas pelos Srs. Senadores, em termos de uma chamada. Quando não é artigo constitucional, é lógico, "a lei disporá sobre..." e aí entraria a participação comunitária no planejamento urbano, metropolitano, etc.; quer dizer, já fica presa ali a chamada para um projeto...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sugerindo, induzindo.

A SRA. MARLY: – Sim, é uma indução a uma lei complementar ou futura lei ordinária, dependendo do nível. Nós temos notado uso desse recurso para deixar que determinados aspectos importantes, porém não em nível de texto constitucional, fiquem claros e não possam ser deixados de lado depois.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – Pois é, aí é que entraríamos praticante e sugeriria a necessidade da participação das bases na eleição sindical. E assim por diante. A grande questão é a organização política da sociedade. O que a Constituição vai garantir é esse fato participação democrática, porque nós tivemos, evidentemente, as nossas dificuldades de participação aumentada consideravelmente, porque houve um processo todo político de dominação, e um desses instrumentos de dominação foi exatamente afastar o povo da política, da organização, passou tanto que hoje até se tem que modificar

currículos escolares que foram mudados, tivemos, por exemplo, matérias que levavam à formação de consciência política, consciência de nacionalidade, enfim, acho que é uma questão muito mais de consolidarmos os fatos democráticos que a sociedade está conquistando através de garantir, na Constituição, esse mecanismo. Mas não sei se poderíamos descer, a nível de sindicato, definir que deveria haver participação das bases; a nível político-partidária deveria haver espaço para as mulheres, para isso e aquilo. Se descermos a esse nível é importante que tenhamos aqui talvez como parte das discussões para que definamos como vamos colocar a questão urbana e de transportes na Constituição. É evidente que toda essa problemática, o conceito de cidade, de participação, todas essas coisas são temas de debates importantes; a questão da participação da empresa, participação do mutuário, do sistema financeiro, participação do inquilino, enfim, as óticas todas que possamos, desses ternários todos, tirarmos as conclusões de qual vai ser a forma de transcrever isso para 1, 2 ou 3 artigos da Constituição.

O SR. JOSÉ REZENDE: – Tentando complementar a sugestão de V. S^a para a criação do espaço, inclusive em termos de cidade, a criação do espaço físico apropriado, adequado, para estas práticas. São estas questões que cabem perfeitamente dentro de um ideal de cidade. E acho que não vai muito além disso, não podemos ir além disso. Não estamos com organização social; estamos com organização das cidades como um todo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Bem, tenho a impressão que esse debate abre uma perspectiva muito interessante, e talvez a questão mais nuclear de nosso debate passa por aqui. Parece-me que as coisas hoje tornaram essa di-

mensão de uma forma interessante. Se nós conseguirmos traduzir o "induzir", que era a preocupação de como enquadrar essa questão, e talvez fora a indução a palavra que dê mais sentido a essa nossa preocupação, e com isto possibilitar a criação de mecanismos de gestão democrática da cidade e também de reconhecimento do espaço dessas organizações que se formam a nível urbano, acho que poderíamos ter aí um embrião de uma visão urbana muito interessante, onde muitas coisas que aconteceram nessa gestão mais autoritária, mais centralizadora, produziram, etc., não acontecerão mais. De forma que creio – assim como da última Assembléia Nacional Constituinte onde o nosso País não era urbanizado, e hoje há 70% da população morando em 3% do território, e com a expectativa de continuar assim daqui a 14/15 anos, 80% da população estar morando na cidade, e não são 130 milhões mas mais de 200 milhões de brasileiros, aí as coisas ficariam enormemente complexas, e precisaríamos ter um cuidado muito em cima dessa questão toda.

Os Srs. desejariam continuar esse debate? Acho que foi um bom início de reflexão. Se pudéssemos dar corpo a essa visão seria muito interessante.

Solicitaríamos aos nossos companheiros da Assessoria que formulassem essa questão debatida do roteiro um pouco mais elaborado, neste final de semana, e que na próxima semana pudéssemos ter alguma coisa um pouco mais elaborada, até para utilizarmos aqui em nossos debates.

Gostaria de agradecer a todos dizendo muito obrigado.

Nada mais havendo a tratar, declaro encerrado o nosso trabalho. Está encerrada a reunião.

(Encerra-se a reunião às 19 horas e 25 minutos.)

Ata da 8ª Reunião Ordinária

Às dez horas e cinqüenta e cinco minutos do dia vinte e oito de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em sala de reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro; presentes os Senhores Constituintes José Ulisses da Oliveira, Manoel Castro, Dirceu Carneiro, Luís Roberto Ponte, Márcio Lacerda, Sérgio Naya, Paulo Zarzur, Gerson Marcondes, Luís Marques, Dalton Canabrava e Sérgio Werneck reuniu-se a Subcomissão para ouvir as entidades convidadas, ligadas à área de transportes marítimos. Havendo número, e dispensada a leitura da Ata da Reunião anterior, o Senhor Presidente convocou os seguintes convidados a comporem a Mesa: Senhor Almirante João Aboim, da Sunamam – Superintendência Nacional da Marinha Mercante; Senhor Maurício Monteiro Santana, da Federação Nacional dos Marítimos; Senhor Paulo Sérgio de Mello Cotta, da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso; Senhor Davidson Meira, da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, o Senhor Lauritis Von Lachmann, da Associação Nacional dos Armadores de Roll-on, Roll-off e Transporte Intermodal. Na oportunidade, os ilustres con-

vidados fizeram uma exposição sobre assuntos ligados à área de transportes marítimos, pauta anteriormente marcada para hoje. A seguir, o Senhor Presidente abriu os debates e concedeu a palavra ao Senhor Constituinte José Ulisses de Oliveira. Usaram da palavra, além dos Senhores convidados, os seguintes Constituintes: Luís Roberto Ponte, Márcio Lacerda e Sérgio Naya. Durante os debates, o Senhor Presidente concedeu a palavra, também aos senhores: Deputado Gustavo Faria, Deputado Assis Canuto, Senhor Paulo Enrico de Freitas – Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem e Engenheiro Cláudio Macedo Dreer Chefe do Departamento de Vias Navegáveis da Portobrás. Durante a reunião, o Senhor Presidente recebeu das mãos dos Senhores Maurício Monteiro Santana e Paulo Sérgio de Mello Cotta, documentos referentes à área da navegação marítima, que servirão de subsídio ao que se destina à Subcomissão. Agradecendo a presença dos convidados, e nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, às doze horas e cinqüenta e cinco minutos, lembrando aos Senhores Constituintes da visita, ainda hoje, ao Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes, José Reynaldo Tavares, às dezessete horas, e do comparecimento do Excelentíssimo

Senhor Ministro Deny Schwatz, do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, na Subcomissão, às dezoito horas de hoje. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente, Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e oito de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 28 ABRIL DE 1987, ÀS 9 HORAS E 55 MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO A QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, REALIZADA NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, SENADO FEDERAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Declaramos abertos os trabalhos da nossa Subcomissão, no dia de hoje, convidamos para compor a **Mesa**, porque vão ser expositores do nosso encontro de hoje, o Superintendente da Sunamam, representado aqui pelo seu Diretor, o Almirante João Aboim, o Dr. Maurício Monteiro Santana, Presidente da Federação Nacional dos Marítimos; Sr. Paulo Sérgio Melo Cotta, Presidente da associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso; o Dr. Davidson Meira, Vice-Presidente da Companhia de Navegação do Llyad Brasileiro; Dr. Lauritis Von Lachmann, Vice-Presidente da (ANART) Associação Nacional de Armadores **roll-on – roll-off** e transporte Intermodal.

Nós dispensamos a leitura da Ata, em princípio, e já partiríamos de imediato para as exposições dos nossos convidados, que terão 20 minutos cada um para as suas colocações e, posteriormente, quando todos os expositores tiverem esgotado o seu tempo, nós iremos debater pelo tempo julgado necessário e oportuno com os participantes.

Começaríamos, então, pelo nosso primeiro convidado, Diretor da Sunamam, o Almirante João Aboim.

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – Ex.^a Sr. Presidente, Srs. Constituintes, Senhoras e Senhores:

Inicialmente, desejo agradecer a honra do convite e, em particular, a distinção de convidar-me para participar da Mesa.

A Superintendência Nacional de Marinha Mercante fará uma apresentação dos seus pontos através do Geipot, que está coordenando as atividades de todos os setores do Ministério dos Transportes, para apresentar seu ponto de vista comum. Entretanto, eu não poderia me furtar desta oportunidade para expor os poucos pontos que a Sunamam considera de alta relevância. Naturalmente, tendo sempre em conta que a Constituição Federal, a nossa Lei Magna, deve ser sintética, não deve conter artigos regulamentares e deve ser uma lei permanente, não sujeita a pequenas variações, ou a variações de conjunturas, de momento do País, ou do próprio sistema de transporte marítimo. De maneira que, rapidamente, eu desejaria submeter à consideração alguns itens que a Sunamam considera fundamentais:

Um deles é que a nossa Constituição preserve a cabotagem, a navegação interior e as navegações de apoio marítimo e portuário para empresas e embarcações brasileiras. Uma redação sugerida, fazendo referência à presente Constituição, caberia como da competência da União as aquavias no transporte entre portos marítimos brasileiros no transporte hidroviário interior, quando transponham limites de estado e território, bem como as travessias internacionais, interestaduais, vias que interliguem vias federais.

O outro ponto seria o abrangido atualmente pelo art. 173 da presente Constituição, que seria o seguinte: "O transporte de pessoas e mercadorias na navegação de cabotagem, interior e de apoio é privativo de empresas brasileiras de navegação e de embarcações de registro brasileiro, salvo caso de interesse nacional comprovado por ato do Poder Executivo."

Tem um parágrafo que diz: "A lei disporá sobre o requisito de nacionalidade para propriedade de embarcações de registro brasileiro, para o exercício das atividades de armadores, comandante, mestre patrão dessas embarcações, bem como sobre o percentual mínimo de tripulantes brasileiros nela embarcada."

A Constituição presente fixa a condição, e essa condição é de nacionalidade, não só no que se refere aos proprietários como aos armadores, e estabelece que, pelo menos, 2/3 das tripulações das embarcações brasileiras sejam constituídas por brasileiros natos.

A Sunamam considera que esse assunto poderá ser disposto em lei e não integrar o corpo da Constituição, sem se fixar no detalhe do percentual. É sabido que hoje nossas guarnições têm 100% de brasileiros, é uma situação que existe, que tem sido eficaz, eficiente, as nossas embarcações desempenham-se perfeitamente como qualquer congênera estrangeira, de maneira que a Sunamam nesse momento não se fixa nesse percentual de 2/3. Apenas considera que, tendo em vista a natureza da Constituição Federal, esse assunto seria melhor tratado em uma lei.

É só o que eu tenho a dizer, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição feita pelo Almirante João Aboim, e passaríamos a palavra ao Dr. Maurício Monteiro Santana, Presidente da Federação Nacional dos Marítimos.

O SR. MAURÍCIO MONTEIRO SANTANA: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, demais integrantes da Mesa, minhas Senhoras e meus Senhores:

A Federação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Marítimo sente-se honrada em aqui estar para trazer a sua colaboração à elaboração da nossa Lei Maior, que será a nossa Constituição. Nós entendemos que o momento é por demais oportuno para que se introduza aquilo que não só os trabalhadores como todos os segmentos da sociedade brasileira têm se manifestado, como o foi através da política de marinha mercante e nós estamos falando especificamente em marinha mercante, já que é o nosso setor, embora o transporte pudesse abranger áreas outras que não as que estamos aqui representando – mas, no que diz respeito à marinha mercante, os trabalhadores fizeram um trabalho conjunto, que já apresentaram ao Presidente da República na oportunidade, mas entendemos que nele constam pontos e situações que, evidentemente, não correspondem à Lei Maior, à Constituição.

No resumo que estamos encaminhando ao Sr. Presidente desta Subcomissão, nós apontamos os setores que gostaríamos de ver protegidos e ressaltados nesta Constituição. O que implica, de antemão, em pedir uma ampliação da discriminação do setor de transporte marítimo na nossa Constituinte, já que o art. 173 da atual Constituição realmente fala simplesmente na questão da cabotagem, fala na questão da propriedade da embarcação, na nacionalidade do comandante e se refere, como bem disse o Almirante Aboim, a 2/3 de tripulantes nacionais.

Nós vamos começar por aí. Os trabalhadores marítimos entendem que não há necessidade. Se vamos discriminar a nacionalidade do comandante e determinar que a nacionalidade brasileira seja a detentora da maioria

das ações dessas empresas de marinha mercante nacionais, nós teríamos que eliminar esse referencial de 2/3. Não vemos atualmente razão, por que admitir-se-ia que em 1934 – já que o texto vem desde 34 – ele contemplasse essa situação, quando o Brasil não tinha uma marinha mercante ou não tinha uma formação profissional adequada. Então, nós nos valíamos de capitães ingleses, de tripulantes-chefes de máquinas ingleses, portugueses, espanhóis e, evidentemente, o legislador quis contemplar essa situação quando fixou um mínimo de 2/3 brasileiros, ele já previa uma nacionalização progressiva. Ora, não se justifica mais, 50 anos depois, que ainda tenhamos de proteger, de contemplar esse tipo de discriminação com o trabalhador. E, em se falando isso, queremos dizer que, como trabalhadores, nós defendemos, evidentemente, a manutenção do texto. A nossa proposta, no que diz respeito a isso, é que os proprietários que sejam contemplados, os armadores e comandantes dos navios nacionais, sejam brasileiros natos, assim como a totalidade dos seus tripulantes, também brasileiros natos. Acho que com isso, a gente resolve.

Como disse o Almirante Aboim, não existe tripulante estrangeiro na marinha mercante brasileira, há mais de 40 anos, a não ser os poucos naturalizados, porque há uma legislação, uma lei federal que contempla e protege o direito do naturalizado, nós não vemos por que manter isso.

E falando de nacionalidade, nós gostaríamos também que contemplada fosse a situação das entidades jurídicas que estão organizadas no setor da atividade da navegação. E nós estamos propondo também, que é no mesmo sentido do art. 173, da atual Constituição, que as pessoas jurídicas organizadas para a atividade da marinha mercante devam ter o controle societário de um mínimo de 60%, direta ou indiretamente por brasileiros natos. Entendo que é um fator de manutenção da soberania e da nacionalidade brasileira o percentual de, no mínimo, 60% para os proprietários, brasileiros natos, das embarcações de empresas de navegação brasileiras.

Prosseguindo com as idéias que nós apresentamos num documento e que postaríamos de ver contempladas ou referidas na Constituinte – e que é uma prática nossa – gostaríamos de nos referir à questão dos afretamentos. Também o afretamento não existia. A nossa última Constituição é de 1987, e neste ano inaugurávamos a nova era da navegação mercante brasileira; evidentemente que a questão do afretamento não afluía com a intensidade e os efeitos que preocupam agora, não só o trabalhador como toda marinha mercante brasileira, a ponto de que os dispêndios em afretamentos, no ano passado, já alcançavam 500 milhões de dólares. Nós entendemos que esses afretamentos indiscriminados, sem controle, necessitariam ser contemplados com um tipo de referência, que será a nossa Constituição. Nós entendemos que o afretamento fosse possibilitado, mas que revertesse esse afretamento a alguma coisa, um subsídio para reconstrução e ampliação da nossa marinha mercante.

Este é o ponto que os marítimos defendem aqui neste texto: que sejam taxados gradualmente os afretamentos aos estrangeiros, com reversão dos recursos arrecadados em subsídios ao transporte marítimo.

Uma outra participação – e aí eu não sei em que ponto a Constituinte faria essa referência – trata-se de uma cobrança, de um compromisso do nosso saudoso Presidente Tancredo Neves, que admitia a participação dos trabalhadores a nível de todos os conselhos, órgãos paritários, em que fosse possível a representação paritária de trabalhadores, armadores, patrões e do próprio Governo.

Nós gostaríamos de nos referir ao Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante. Estamos propondo que, a exemplo dos armadores – eu não sei se os armadores propõem – que os marítimos estejam representados no Conselho e que, ou na Constituinte ou numa lei federal, com o tempo, seja permitida e admitida, a exemplo do que o Presidente já nos prometeu no Conselho Monetário Nacional e, mais recentemente, numa reunião com Sua Excelência, o Senhor Presidente da República, a participação dos marítimos no Conselho da Administração da Empresa de Navegação Lloyd Brasileiro.

Uma proposta polêmica dos trabalhadores – eu imagino polêmica, mas que já foi colocada – talvez seja a solução para a questão do endividamento dos empresários, é que os financiamentos concedidos pelo Governo Federal às empresas de navegação sejam condicionados a uma participação acionária na empresa, proporcional ao volume do capital financiado.

A questão da co-gestão é mais uma aplicação, uma extensão ao que couber no setor de transportes marítimos, mas ela já é geral – e acredito que ela virá através de uma outra Subcomissão – mas nós queremos enfatizar aqui também o compromisso da Nova República com os trabalhadores. Que seja estabelecido o regime de co-gestão nas empresas de transporte marítimo estatais, elegendo-se os representantes dos trabalhadores, respectivamente, para as diretorias, conselhos fiscais e conselhos de administração.

O nosso próximo ponto seria a navegação de cabotagem – e vou me louvar também na informação do Almirante Aboim. À semelhança da proteção que se dá à navegação de cabotagem, que a navegação de apoio marítimo seja privativa das embarcações nacionais, salvo casos de necessidade pública. Parece-me que o texto não contempla uma atividade nova, e os armadores falarão melhor do que nós, que é a atividade de **off-shore**. E nós vemos, salvo melhor juízo, que cerca de 50% das embarcações utilizadas no apoio marítimo são estrangeiras. Há uma necessidade de atualizar e de ampliar a participação nacional nesse setor e, nesse ponto, trabalhadores e creio, armadores marcham de mãos dadas, porque ampliaríamos a possibilidade de emprego dos trabalhadores. E nós vemos tripulações asiáticas sendo exploradas, sem que possamos fazer nada, tampouco as autoridades brasileiras, tendo em vista que elas ostentam bandeiras de outros países, principalmente bandeiras de conveniência. e fogem a qualquer tipo de controle, a qualquer tipo de participação do trabalhador dentro dessas tripulações. Então, em cerca de 180 barcos, creio que 90 barcos são brasileiros, e o restante é de bandeiras de conveniência.

A propósito disso, o nosso próximo ponto pede – e acredito que também não seja matéria constitucional, mas não poderia deixar de me referir – que a Constituição se refira, em algum dos seus capítulos, a essa problemática. Gostaríamos de ver os contratos dessas empresas, que praticamente são empresas estrangeiras internadas em águas brasileiras, porque entendemos que elas têm o **status** de uma empresa estrangeira imigrada para o território nacional, já que ficam por um ou dois anos em águas brasileiras, transportando e fazendo cabotagem, que é uma atividade que necessita da autorização do Presidente da República, por isso estamos propondo que o controle seja continuado. Apenas que se amplie a cabotagem, da navegação interior e a atividade de **off-shore**, mais especificamente o apoio marítimo.

Estamos propondo que nessas condições, nesses contratos, as empresas estabeleçam um percentual de brasileiros, porque, isto sim, seria a aplicação da lei de 2/3 nesses navios, para que os brasileiros pudessem operar e participar, já que as empresas ficam durante um período

relativamente grande no Brasil, sem possibilidade de colaborar de forma alguma com a questão social no Brasil. Nós temos mais de cinco mil pessoas desempregadas no setor marítimo e gostaríamos de vê-los aproveitados nesses navios, através de um experimento como esse, como é a extensão da lei de 2/3 em que 1/3 seria de brasileiros.

Há também a componente da questão tecnológica. Se há uma intenção de trocar tecnologia, nada melhor do que colocar os brasileiros e acelerar o processo de troca de tecnologia com essa permissão e a introdução de brasileiros nesses barcos.

Por fim, o último ponto, que gostaríamos de ver contemplado, é uma proposta do movimento sindical como um todo, principalmente do sindicalismo marítimo. É que a navegação marítima seja explorada diretamente pela União ou mediante concessão ou autorização às empresas brasileiras. É o texto legal, e o texto atual, me parece, já contempla isso, que gostaríamos de ver mantido e não as propostas que foram apresentadas no recente Simpósio de Política de Marinha Mercante.

Eu não gostaria de tomar mais o tempo de V. Ex.^{as}. Estamos encaminhando as nossas propostas ao Sr. Presidente, através de um documento de síntese, e o documento que poderia servir de base para uma discussão mais ampla está aqui, em minhas mãos, que é apolítico, é um documento conjunto de todo o movimento sindical da área da construção naval, da área marítima etc... Foi apresentado ao Sr. Ministro dos Transportes, mas ele continua útil e é uma fonte de consulta excelente para os trabalhos dos Srs. Constituintes.

Muito obrigado. Era o que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição feita e os documentos entregues à Subcomissão estarão à disposição de todos os membros para qualquer consulta.

Passaremos ao terceiro expositor, o Sr. Paulo Sérgio Melo Cotta, Presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, a quem concedo a palavra.

O SR. PAULO SÉRGIO MELO COTTA: – Sr. Presidente da Subcomissão, demais membros da Mesa, Srs. Constituintes, minhas Senhoras e meus Senhores:

Gostaria, em primeiro lugar, de agradecer, em nome da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, esta oportunidade de oferecer uma modesta contribuição para a elaboração da nossa futura Constituição.

Nós preparamos, dentro da Associação, um documento que contém todas as nossas propostas para a futura Constituição. Existe dentro dela uma que difere bastante do que está escrito na Constituição atual. E eu vou me ater a elaborar um pouco em cima dessa modificação que estamos pretendendo, e as demais propostas eu vou deixar por escrito para V. Ex.^{as}.

A atual Constituição estabelece claramente a intenção de dar meios para assegurar a existência da navegação de cabotagem, ao dizer que ela é privativa de navios nacionais. No entanto, sobre o longo curso, a atual Constituição é totalmente omissa. Dessa forma, todos os nossos direitos são presentemente assegurados ou por decretos-leis ou, então, por resoluções da Sunamam. Esse tipo de arcabouço não dá a nós, armadores, a estabilidade que desejaríamos para estimular investimentos que são hoje bastante necessários à marinha mercante nacional. Com essa montagem de legislação, podemos ter facilmente matérias que são fundamentais ao interesse da bandeira brasileira, mudadas por interesses momentâneos, interesses até mesmo de Governo, por vezes. Então, na oportuni-

de em que se vai fazer uma nova Constituição, acho que cabe uma pergunta: desejamos ter marinha mercante de longo curso no Brasil ou pretendemos apenas ficar com a cabotagem? Eu não tenho dúvida de que a resposta é sim. Mas precisamos, o Brasil precisa ter uma marinha mercante de longo curso. E as razões são de duas naturezas: uma razão é econômica.

O comércio exterior brasileiro gera frete, o transporte do nosso comércio exterior, a importação e a exportação, gera frete da ordem de três e meio bilhões de dólares. Isso foi gerado no ano passado, em 1986. Acho que é óbvio, seria cansativo explicar, que o Brasil não pode abrir mão de reter pelo menos 50% desses fretes gerais. Não temos condição de ficar pagando, transferindo divisas-fretes para o exterior. Então, precisamos ter uma marinha mercante de longo curso, que assegure ao Brasil a retenção desses 50%.

A segunda razão é de ordem estratégica. Historicamente, o serviço de transporte sempre foi fornecido pelos países desenvolvidos, sempre eles tiveram frotas excedentes às suas necessidades de comércio exterior e prestavam serviço de transporte para os países em desenvolvimento e, com isso, levavam as nossas divisas-fretes. O Brasil, a partir de 1967, começou a desenvolver a sua marinha mercante e isso, evidentemente, incomodou os países desenvolvidos que tiveram, em consequência, parte de suas frotas sem emprego. Evidentemente que eles contrataram, moveram **lobbies** poderosos, mostrando as grandes vantagens de deixar para eles a prestação desses serviços, que eles são mais eficientes, conseguem fazer fretes mais baixos, etc., e essas matérias são vistas constantemente em revistas internacionais e até mesmo em páginas especializadas sobre transporte marítimo e construção naval no Brasil.

Essa situação está agravada atualmente por uma recessão mundial. As frotas dos países desenvolvidos são mais excedentes ainda e, evidentemente, eles procuram o emprego dessas frotas nos outros países, principalmente aqui no Hemisfério Sul. E o Brasil, erroneamente, vem aceitando essa participação dos armadores estrangeiros no nosso comércio exterior. Os fretes que são praticados nas trocas comerciais entre os países do Hemisfério Norte são mais altos do que os nossos fretes, por uma razão simples: o valor do frete é proporcional ao valor FOB da mercadoria. E lá, em cima, no Hemisfério Norte, são trocados produtos manufaturados, enquanto nós exportamos matéria-prima, também manufaturados, mas bastante matéria-prima. Então, em condições normais de equilíbrio de oferta e demanda de navios, os fretes médios no Hemisfério Norte são mais altos do que os fretes médios no Hemisfério Sul. Hoje em dia, por excesso de navios, em função da recessão mundial, esses navios estão sendo aqui ofertados no Hemisfério Sul, fazendo parte do nosso transporte, uma parte ponderável, inclusive.

Não tenho dúvida de que na hora em que houver um equilíbrio entre a oferta e a demanda, esses navios vão voltar a se deslocar atrás dos fretes mais altos no Hemisfério Norte e o nosso comércio exterior vai ficar sem meios de ser executado, a menos que tenhamos a segurança de uma marinha mercante de longo curso.

Então, estas são as duas razões: uma, de ordem econômica e uma de ordem estratégica.

Todos os países desenvolvidos, mesmo com ineficiência, mesmo com salários altos para tripulantes, enfrentando todos os problemas, mantêm frota própria por essa razão estratégica, para não ter o seu comércio exterior totalmente controlado por um país que pode, eventualmente, não ter interesse em fazer esse comércio exterior,

em facilitar a existência desse comércio exterior. Nós podemos chegar até a situações em que interesses estrangeiros façam com que o frete do nosso café seja mais alto do que o frete do café da Colômbia, porque eles têm interesse em fazer a exportação porque têm investimento no café da Colômbia. Enfim, há todas as razões para que o Brasil tenha uma frota mercante de longo curso.

Como isso pode ser feito? Nós temos que ter, em primeiro lugar, uma salvaguarda na Constituição; acho que aí é matéria de Constituição, que determinadas cargas, que são as cargas que têm favores fiscais, têm vantagens fiscais ou as que são exportadas ou importadas, pelas empresas estatais da administração direta ou indireta, que essas cargas sejam privativas da bandeira brasileira.

Em segundo lugar, devemos exigir dos nossos parceiros comerciais a reciprocidade no transporte, das cargas geradas pelo comércio exterior entre nós e eles. Ou seja, 50% das cargas são transportadas na bandeira brasileira e os outros 50% na bandeira estrangeira. E a prescrição de carga à bandeira brasileira é o mecanismo que nos vai permitir fazer a barganha com eles. O que nós importamos, por exemplo, viria tudo na nossa bandeira, mas nós daríamos 50% para eles. E em contrapartida, eles cederiam 50% que eles levam para lá. Enfim, criaria as condições para que 50% dos fretes gerados na bandeira brasileira, pelo comércio exterior brasileiro, ficasse no Brasil.

É óbvio que, dada essa condição, haverá maciços investimentos de armadores brasileiros. A nossa frota está obsoleta e necessita de condições para encorajar o investimento. As conseqüências são imediatas, não só a retenção de 50% desses fretes, a geração de empregos para marítimos e a reativação da nossa construção naval com milhares e milhares de metalúrgicos e que hoje está bastante ociosa, certamente seria retomado o seu desenvolvimento, se uma matéria dessa fosse de Constituição, para evitar que interesses momentâneos modifiquem, prejudiquem a nossa marinha mercante.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição feita e o documento entregue à Subcomissão.

Passaremos para o Dr. Davidson Meira, Vice-Presidente do Comércio de Navegação do Lloyd Brasileiro.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – Sr. Presidente, demais membros.

O Lloyd Brasileiro sente-se bastante honrado por ter recebido este convite para, através desta Subcomissão, participar desta exposição.

O Lloyd Brasileiro, por se tratar de uma empresa estatal, tem uma posição **sui generis**, até mesmo porque nós cumprimos as determinações e a política comandada pelo Ministério dos Transportes e pela Sunamam. E como uma empresa comercial, que também somos, nós temos a prática e a obrigatoriedade dos resultados operacionais de uma empresa desse porte.

Nós já discutimos com os empresários e armadores de longo curso sobre a proposta que eles estão apresentando e o Lloyd Brasileiro concorda com essas colocações, porque nós vivemos o dia-a-dia das dificuldades da comercialização e do transporte de cargas. O Lloyd participa em quase todos os **trades** do mundo, inclusive atendendo a regiões sabidamente deficitárias, como é o caso da linha da África e da linha do Oriente Médio. Temos um serviço regular, nessas regiões, para manter a presença da marinha mercante brasileira nesses locais. Daí, reforçar e endossar as colocações do Engenheiro Paulo Cotta, da necessidade

de uma marinha mercante forte, eficiente e capaz de ser competitiva com as marinhas mercantes internacionais.

Temos mantido nas diversas reuniões de fretes, reuniões com outros armadores, e sentidos justamente a necessidade de termos essa prescrição de importação de cargas e a reciprocidade que hoje é mantida nas conferências de fretes com as empresas de outros países.

Era esta colocação muito simples, porque a política, como eu disse, ela é emanada do próprio Ministério dos Transportes e nos procuramos nos ater aos ajustes a que o comércio nos obriga.

É isto aí, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição do Dr. Davidson e passaremos à exposição do Dr. Lauritis Von Lachmann.

O SR. LAURITIS VON LACHMANN: – Sr. Presidente, Senador Dirceu Carneiro, Srs. Constituintes, companheiros, Sras. e Srs.:

Preliminarmente, desejo agradecer ao convite que nos foi formulado para comparecermos a esta Subcomissão, contribuindo, de alguma maneira, para o debate de questões de transcendência para a eventual reformulação da nossa nova Constituição, no que toca a assuntos relativos ao transporte marítimo.

Representamos a ANART, Associação de Armadores Nacionais, que se dedica ao transporte de segmentos modernos e progressistas da marinha mercante tais como petroquímicos, intermodais, **roll-on, roll-off** e outros. Nós temos investimentos – bem grandes em navios novos e tratamos de estar a par com os nossos concorrentes estrangeiros, em termos de tecnologia e engenharia de transporte moderno.

Nós nos alinhamos inteiramente com a proposta da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, porque acreditamos que ela é a que melhor serve aos propósitos de proteção da nossa marinha mercante. Essa proteção é necessária para um país emergente, um país que está tentando criar a sua marinha mercante, de uma maneira consolidada e permanente não só no cenário doméstico, mas especificamente também no de longo curso, no de ultramar.

Eu queria, de qualquer maneira, fazer algumas colocações, porque notamos, por exemplo, que na proposta da Sunamam a palavra "brasileiro nato", que consta de todas as Constituições, desde a de 1934, não é dado a esse preceito "brasileiro nato" a relevância que nós achamos merecida. Somos um país generoso, somos, um país onde o processo de naturalização é fácil, abreviado, temos uma extensão de costas com possibilidade de navegação permanente, durante 365 dias por ano, talvez a maior do mundo. A da União Soviética, talvez seja a maior, mas não há possibilidade de navegação, senão em dois ou três meses, em virtude dos gelos polares. De maneira que, evidentemente, somos alvo da cobiça de outros países que têm marinha mercante em situação de ociosidade. Nós sabemos disso e deveremos, então, continuar preservando, através da palavra "brasileiro nato", dificultando a atuação dessas empresas, embora reconhecendo que isso pode criar certos constrangimentos a bons brasileiros naturalizados, que, evidentemente, têm dado a sua parcela de contribuição para o desenvolvimento econômico brasileiro.

Um outro aspecto, também, é justamente a inovação da proposta da Associação Brasileira de Longo Curso, que faz com que o preceito de reserva de cargas, que até então vigia somente para a cabotagem, seja estendido para os tráfegos de longo curso. Nós não poderemos ter uma marinha mercante somente de cabotagem. Evidentemente, o Brasil, que é um país que depende em 90 por cento do

transporte marítimo para a exportação das suas mercadorias, precisa ter uma marinha mercante forte.

De maneira que, a esse sentido, nós apoiamos também a pretensão de, maneira mais sumária e simplificada possível, colocarmos dentro do art. 173, um novo artigo, que vier a ser formulado pela Constituição nova, a proteção devida a esse segmento que se transforma, cada vez mais, em parte importante da nossa marinha mercante.

Eu não queria deixar de fazer também uma colocação, quanto à parte da proposta enunciada pelo Maurício Santana, Presidente da Federação dos Marítimos, no que diz respeito à participação proporcional da União nos financiamentos que concede às empresas de navegação brasileiras. Quero apenas fazer referência ao seguinte ponto: evidentemente, o custo de cada navio supera, em muito, os 20 bilhões de dólares, hoje em dia. De maneira que, é muito normal que em qualquer empresa de navegação já que a atividade da marinha mercante é uma atividade de **leasing**, ninguém tem o capital para comprar toda a sua frota – esses financiamentos excedam em muito, e sempre excederão, o capital social registrado da empresa. De forma que, uma proposta dessa natureza realmente significaria, de imediato, a estatização total da marinha mercante.

Eu queria dizer que a marinha mercante brasileira já está, numa proporção de aproximadamente 70 por cento na mão do Estado brasileiro, seja através do monopólio da Petrobrás, que tem a sua própria frota, seja através da participação muito ampla da Docenave no transporte de granéis sólidos e do próprio Lloyd Brasileiro na carga geral. Acharmos que a regra do jogo, que até hoje prevaleceu até na carga geral, não tanto nos outros segmentos, que é a da divisão 50-50 entre o Estado e o empresário particular, é uma fórmula que deve ser pensada, porque ela deu resultados positivos. O Lloyd Brasileiro se fortaleceu e também as empresas privadas assim o fizeram. Essas eram as colocações que eu queria fazer, Sr. Presidente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós havíamos convidado também Válter Menezes, Presidente da Federação Nacional dos Portuários, mas ele não está presente. E Peter Landsberg, Presidente da Sinnaval, Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval, que também não está presente.

Uma vez cumprida a primeira etapa dos trabalhos da nossa Comissão, esta segunda etapa ficaria por conta dos debates. Portanto, estão em debates as colocações feitas por nossos convidados.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente, eu gostaria de fazer algumas perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – V. Ex.^a está com a palavra.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Eu gostaria de fazer duas perguntas ao Almirante João Aboim. A primeira pergunta é sobre o art. 173 da Constituição, § 1º diz o seguinte:

"Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos."

Agora o 2º diz:

"O disposto no parágrafo anterior não se aplica aos navios nacionais de pesca, sujeitos a regulamentação em lei federal."

Eu gostaria de saber por que essa distinção entre o navio de pesca e os demais tipos de navios?

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – Na verdade, não entendo bem a razão dessa distinção e acredito que ela não deveria existir.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Sr. Almirante, este parágrafo inscrito na Constituição parece-me que não se aplica aos navios de pesca; não é necessário que sejam brasileiros, que tenham 2/3 da sua tripulação de brasileiros, e é livre o comércio de pesca, o transporte, a navegação de pesca para navios de qualquer bandeira. É isso?

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – De fato é uma abertura que impõe um certo risco. Embora a pesca não seja enquadrada na Política Nacional de Navegação e Marinha Mercante, nem a pesca nem a navegação desportiva, eu acredito que a pesca deve ser nacionalizada, da mesma forma que as demais classes de navegação. Houve uma época, naturalmente, em que houve uma grande investida de pescadores estrangeiros – japoneses – que se aproximaram para pescar em nossas águas territoriais. Como coibir essa atividade, se a nossa própria Constituição abre esse parêntese enorme, deixando de enquadrá-la como uma atividade de interesse nacional e uma atividade que deve ser regida pelos mesmos sistemas que regem as outras classes de navegação?

No meu entender, esse parágrafo – não sei o que os inspirou no momento em que foi redigida a Constituição vigente – mas acredito que deva ser nacionalizada também.

Eu peço licença para estender também essa nacionalização à navegação de apoio. Porque eu vejo que a proposta do Senador Afonso Arinos a exclui também desses dispositivos. É uma classe recente de apoio às nossas plataformas e à prospecção submarina. Essa atividade é recente, deve ser nacionalizada. Mas, devemos ter uma certa precaução, porque pode ocorrer o caso de navios de alta especialização, que venham apenas operar na perfuração ou numa atividade de engenharia petrolífera, apenas por um momento, e depois não seja necessário. E não há razão em se forçar que esse navio seja nacionalizado para operar 6 ou 8 meses e depois ser imobilizado.

De maneira que é uma certa precaução, que estaria ao abrigo do interesse nacional, declarado pelo Poder Executivo para abrir exceções às condições de nacionalidade, não só das empresas como dos tripulantes.

Creio que a pesca e a navegação de apoio devem ser incluídas como privativas de embarcações e de tripulações brasileiras, com a ressalva que conste em todas proposições do interesse nacional permitir que sejam abertas exceções para cada caso específico.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Eu gostaria de formular ao Almirante João Aboim a seguinte pergunta: qual é o papel, hoje, da Sunamam na política marítima?

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – A Sunamam é o órgão executivo do Ministério dos Transportes, é o órgão setorial para o transporte marítimo e para o interior do País. Ela exerce uma função normativa, no sentido do ordenamento dessas atividades. Nesse sentido, ela segue a política do governo, que estará expressa numa política nacional de navegação e marinha mercante que está, depois de um ano, em fase conclusiva e que será encaminhada à apreciação do Congresso Nacional.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Mais uma pergunta. É do conhecimento de todos, que nós até fizemos a famosa "guerra da lagosta" no Governo João Goulart. Temos aí, de ano em ano, o problema de navios russos navios japoneses na costa brasileira. É uma celeuma anual esse problema da pesca. Quando foi cons-

tituída a Comissão, estava preocupado com isso, pelo menos eu não tenho um conhecimento mais profundo, esperava que hoje algum representante da navegação marítima e, principalmente, o Presidente da Federação Nacional dos Marítimos, Dr. Maurício Monteiro Santana, fosse fazer alguma proposta neste sentido, com relação a este parágrafo de alto interesse nacional e me parece de alto interesse da Marinha Mercante brasileira. Para surpresa minha, não foi feita nenhuma proposta, nenhuma sugestão e, principalmente, de onde esperava que viesse uma grande defesa, para que mudassem este parágrafo da Constituição, da parte do Dr. Maurício Monteiro, que deve ser a pessoa mais interessada, pois representa todos os trabalhadores na Marinha Mercante, ele não fez esta proposta.

Eu gostaria de saber por que razão. É antieconômica, do ponto de vista dos armadores da cabotagem da navegação? Não interessa aos trabalhadores em empresas marítimas, armadores, estaleiros navais? Por que não houve esta proposta? Talvez seja a mais polêmica de todo o assunto marítimo, aqui, em matéria constitucional. Não houve proposta nenhuma. Houve proposta em todos os sentidos, menos para esta, que eu considero a de maior interesse.

Eu gostaria de receber alguma explicação, tanto do Sr. Paulo Sérgio Cotta quanto do Dr. Lauritis e, principalmente do Dr. Maurício Monteiro, que tinha, por direito, de fazer esta proposta ou, pelo menos, explicar.

O SR. MAURÍCIO SANTANA: – Eu fico grato que o ilustre Constituinte tenha colocado isso. Nós representamos também o pescador. Mas, com a devida vênia, acho que seria demagógico o trabalhador chegar aqui, e defender a nacionalização da pesca, quando o que nós estamos defendendo primeiramente – realmente, passei por um ponto da maior importância – é que os órgãos nacionais, que tratam de transporte marítimo, do transporte aquaviário como um todo, sejam unificados. Nós não podemos admitir. Eu diria a V. Ex.^a aqui, que estou até impossibilitado de falar nessa questão, porque, na pesca está a Sudepe, está o Ministério da Agricultura, está o Ministério da Marinha e uma série de outros Ministérios que nós não temos como enfrentar.

Eu diria a V. Ex.^a que represento um sindicato, mas o trabalhador-pescador não está definido ainda. Acabo de sair de uma eleição, no Rio de Janeiro, em que se substitui uma diretoria de um sindicato dos pescadores, que estava na mão dos comerciários do Rio de Janeiro. A nossa luta é tão elementar e tão rudimentar que nós achamos demagógico chegar aqui e falar em proteção da pesca brasileira, do trabalhador da pesca brasileira, se este trabalhador não tem nem carteira assinada na pesca. O trabalhador-pescador não assina carteira. Quais são os órgãos que o impedem? A Sudepe. A Sudepe não exige ter a carteira profissional. A Sudepe exige que ele tenha uma carteirinha de pescador, filiado a uma colônia, que é um aglomerado de proprietários de barcos, não são pescadores. Quando aquele pescador que tira do mar o seu sustento próprio, esse é chamado de artesanal. Não tem proteção nenhuma. Não precisa de ter carteira, não precisa de estar registrado na capitania dos portos, não precisa ter sindicato. Esse homem se localiza numa colônia, ele só tem que pagar os 5 ou 10 cruzados mensais, que é o que as colônias cobram.

Nós fizemos isso. Eu poderia passar a esta Comissão os trabalhos realizados em 1984, quando nós organizamos o primeiro Encontro Nacional da Pesca quando lá esteve um deputado, que era o presidente da Comissão de Pesca da Câmara dos Deputados. Enquanto isto o Código da Pesca, que é o documento básico, dorme nas gavetas do

Congresso, há mais de três anos, e é um código que não interessa ao trabalhador-pescador, mas ele tenta dar uma arrumação na questão da pesca.

Eu me permito dizer, falar do trabalhador, do pescador, enquanto trabalhador, aqui, é demagogia da parte da Federação dos Marítimos. Vou dizer mais a V. Ex.^a – dos 30 ou 40 mil pescadores existentes, catalogados no Brasil – acho que nem uma estatística tem, porque a Sudepe possui uma, as capitâncias possuem outra, o Ministério da Agricultura, outra; as colônias, outra, existe até uma confederação de pesca que não representa trabalhadores e, sim, colônia de pesca. Essas pessoas não têm estatísticas. Desses grupos todos de trabalhadores, só existem 5 sindicatos regularizados. Dos 5 sindicatos regularizados, que são filiados à federação dos trabalhadores em transportes marítimos, o do Rio Grande do Sul está na mão de um Comissário de Polícia, um pescador é o presidente e viaja. O de Santos, acaba de sofrer a sua terceira intervenção nos últimos três anos, porque um companheiro foi lá. O de Belém do Pará também sofreu intervenção, tanto que se dividiu, é o maior sindicato, porque está na zona camaroneira. Eles dividiram o sindicato, porque tem problema de corrupção. O sindicato de Fortaleza, que acaba de tentar sair, está na mão de um companheiro que está querendo organizar um sindicato. Ao promover uma movimentação, uma greve, foi simplesmente piqueteado ao contrário. Foi piqueteado pelos proprietários da pesca, em Fortaleza, que mandaram surrar os pescadores de Fortaleza nos cantos, nos becos de Mucuripe, para que eles não voltassem nem na assembleia. Então, esse é o regime de lá.

Infelizmente, os representados no âmbito sindical são uma minoria e são achincalhados por todo tipo de restrição. É mais fácil ele tirar uma carteirinha na Sudepe e burlar toda a legislação. Só agora nós conseguimos ser obrigatória a assistência da Previdência Social, que era do Funrural, para esses pescadores. Foi trabalho do Sindicato de Pesca, do Rio, com o auxílio da federação. E só agora eles conseguiram carteiras assinadas.

Eu diria a V. Ex.^a que eu respeito e acho que é da maior importância a questão da pesca, mas acho que está tão atrasada, no Brasil, que duvido, tenho minhas dúvidas de que estará nesta Constituição o resgate, a redenção da pesca e do trabalhador pescador no Brasil.

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – Com a devida vênia, eu desejava apenas esclarecer que a pesca é uma atividade que não é abrangida, não é da competência do Ministério dos Transportes, ela é uma atividade da competência do Ministério da Agricultura. Por esse motivo, ela não é enquadrada nas considerações sobre o transporte marítimo. Não é uma atividade de transporte, é mais uma atividade extrativa-industrial, que escapa ao âmbito do Ministério dos Transportes.

É o esclarecimento que eu precisava fazer.

O SR. PAULO SEREJO COTTA: – Eu acho que, como armadores – acho que o Sr. Lachmann me autoriza a falar –, nós também não concordamos com a importância da relevância da matéria, que também não nos diz respeito, porque nós transportamos carga. E a atividade de pesca é, em separado, em outro ministério. Achamos que não era da nossa competência, acho que deve ser tratado no seu foro devido. Por isso não fizemos nenhum comentário, nenhuma proposta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedemos a palavra ao Sr. Constituinte Gustavo de Faria.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – Sr. Presidente, eu pertencço à Bancada do Estado do Rio de Janeiro, onde a indústria naval é a principal indústria e

onde os principais armadores, deste País, lá estão localizados.

Foi dito, nesta reunião, é de grande importância que todos os parlamentares prestem bem atenção a este detalhe. A evasão que existe, da parte do Brasil, em outras palavras, o que o Brasil perde, com a evasão de divisas de frete é uma parte altamente considerável e se isto não estivesse acontecendo, nossa dívida externa seria bem menor.

Á proporção que a conferência de fretes geralmente impõe ou á proporção que nós seguimos, aqui em nosso País, de 50% do total de nossas exportações e de nossas importações não vem sendo seguida por quem deveria, realmente, fiscalizar e controlar isso.

Eu perguntava, inicialmente, ao Superintendente da Sunamam como tem sido feito por parte da Sunamam esse controle de afretamento de bandeiras de fora e de bandeiras brasileiras.

O SR. ALMIRANTE JOÃO ABOIM: – O afretamento de embarcações estrangeiras é um recurso legítimo – embora um amigo meu diga que é pirataria – para complementar a capacidade de transporte da frota mercante brasileira. Quando a capacidade de transporte da frota mercante brasileira está aquém da demanda, em vez de entregar ao navio estrangeiro, simplesmente, esta carga, a empresa brasileira afreta navios, pagando um determinado valor de aluguel e faz o transporte, levando essa carga, sob os auspícios da legislação brasileira.

Esse recurso eu digo que é legítimo, porque nenhum País pode ter uma frota que transporte a totalidade da sua carga movimentada, porque as flutuações são enormes, as contingências variam. Nós vimos agora, essa importação de alimentos que se teve, de repente, e que, de uma hora para outra, cresceu a demanda de transporta que a nossa frota mercante não tinha condições de transportar e se teve necessidade de recorrer ao afretamento. Um afretamento é controlado pela Sunamam, no sentido de que ela autoriza, quando há necessidade do comércio exterior brasileiro de transportar determinada carga e em que não haja condições ou não haja disponibilidade da nossa frota para fazê-lo. Essa é uma área bastante sensível, merece bastante cuidado e eu posso dizer que é levada com bastante rigor, pela Superintendência, essa avaliação.

Eu apenas desejo estender um esclarecimento de que, quando nós falamos em carga prescrita, não representa a totalidade da nossa carga transportada. Primeiro, a prescrição de cargas se tem dado apenas na importação, ela pode ser estendida à exportação, depois de ouvido o CONCEX. Atualmente, não há carga prescrita de exportação. O café, o cacau e o algodão são transportados por embarcações indicadas pela Sunamam, de acordo com uma resolução bastante antiga, e essas embarcações são os navios brasileiros. Mas, no instituto da prescrição, eles não são considerados prescritos na exportação. Portanto, uma interpretação dessa atitude é que a carga pertence a quem a compra e o dono da carga tem o direito de indicar quem vai transportá-la, porque a carga diz importação. Sendo uma carga brasileira, o Brasil tem o direito de indicar quem vai importar essa carga. Mas, apenas as cargas prescritas, que é como está regulado até hoje e não a totalidade. Uma empresa que importe sua carga por sua conta própria, ela é livre de transportar ou de selecionar o transportador.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – Almirante, a minha preocupação e a minha transparência da causa me leva a afirmar ao Sr. que, mais do que nunca isso deve ser muito bem observado, porque a nossa Marinha Mercante, a nossa indústria naval está muito aquém

do que poderia estar, principalmente pela evasão de fretes que temos cansado de observar, de forma a nos deixar até revoltados.

A tradição do Brasil é de ter a sua Marinha Mercante, uma das suas glórias e orgulho. A Marinha Mercante tem disponibilidade e com a necessidade que temos de construir navios para nos equipar – os navios têm uma vida e como tudo, também, acabam, eles têm até um prazo de vida até curto – é preciso que, nesta Constituinte, fique bem claro que quanto ao afretamento, o Brasil não abrirá mão nunca mais dos 50% de que tem direito, que tem sido vilipendiado, apesar da Sunamam e de outros órgãos que controlam isso. Quero deixar esse registro, pois acho da mais alta importância. Sou testemunha da tentativa de desmoralização da Marinha Mercante brasileira e da construção naval, através da CPI da Sunamam, da qual participei durante um ano.

Acho que houve interesses internacionais e acho que houve também falhas da Sunamam, gravíssimas, por ocasião dessa apuração na CPI. V. Ex.^a sabe disso. No entanto acho que a Constituinte é o grande momento para que o assunto de afretamento, que é da mais alta importância para o desenvolvimento de tudo, relativo não só à Marinha Mercante como à construção naval, aos funcionários e a todos – fique bem claro isso aqui – que o Brasil não poderá abrir mão não só dessas várias conferências de pesca que têm havido e que não têm sido cumpridas, mas que haja uma vigilância total para que todos melhorem, não só os que dela participam como também o País aifira os direitos que eu acho que tem.

Eu queria fazer ainda uma pergunta ao representante do Lloyd. Quando o Lloyd deve hoje?

O SR. DAVIDSON MEIRA: – A sua pergunta, Deputado, se refere, vamos dizer assim, à dívida do Lloyd hoje.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – Dívida que vem sendo mantida há muito. Sei lá.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – O Lloyd Brasileiro – vou fazer apenas um histórico rápido para poder chegar à resposta – alguns anos fez algumas encomendas de navios, por interesse, vamos dizer assim, do Governo brasileiro; navios esses que hoje aparecem numa conta a pagar, do Lloyd Brasileiro, com um valor muito elevado. Os nossos dois navios mais novos, o Lloyd Pacífico e o Lloyd Atlântico, hoje, estariam mais ou menos na ordem de 70 milhões de dólares de custo para o Lloyd Brasileiro. Então, o endividamento do Lloyd hoje se refere muito mais a um endividamento escritural de aquisição de navios do que, propriamente, endividamento por problemas operacionais. Nós hoje temos um programa, apresentado ao Ministério dos Transportes, de saneamento do Lloyd Brasileiro, onde existe um escalonamento de aporte de capital, da ordem de cerca de 300 milhões de dólares. Mas, desses 300 milhões de dólares, 250 seriam na forma escritural, que seria a amortização de financiamento para aquisição de navios. E somente 50 milhões de dólares que seria o aporte para efeito de capital de giro próprio da empresa.

Respondendo à sua pergunta, de maneira objetiva, seria em torno de 300 milhões de dólares, sendo que 250 é de uma forma escritural.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – qual a intenção do Lloyd com relação a isso?

O SR. DAVIDSON MEIRA: – O Lloyd fez um encaminhamento ao Ministério dos Transportes, fruto inclusive, ou paralelo a uma consultoria que foi contratada pela Seplan, de uma firma chamada Procenge, em cujo

relatório conclusivo eles enaltecem e definem a prioridade, a importância e a viabilidade da Empresa de Navegação Lloyd Brasileiro. E, para surpresa nossa, porque eles fizeram um trabalho paralelo, o resultado deles foi literalmente semelhante ao do Lloyd. Só que nós chegamos a um número em torno de 300 milhões e eles chegaram a um número, se eu não me engano, em torno de 286. Também da mesma forma, 50 milhões seria para efeito de aporte, para financiamento de capital de giro e os outros complementos de uma forma escritural, junto ao Fundo de Marinha Mercante, ou junto ao Ministério dos Transportes, propriamente dito, para sanear o endividamento passado por navios adquiridos pelo Lloyd Brasileiro.

Como eu lhe disse, nós adquirimos o Lloyd Pacífico e o Atlântico, na época, adquiridos no Japão, numa negociação do Governo Brasileiro. E isso foi em 1982, se eu não me engano. Em 1981 ou 1983 nós adquirimos dois navios, também na Polónia, que são navios porta-celulose. E aí vem de encontro, inclusive, a uma proposta dos armadores de longo curso, de que as cargas financiadas, ou empresas exportadoras que se beneficiassem de financiamentos governamentais, tivessem as suas exportações feitas por empresas de bandeira brasileira. E esses navios porta-celulose foram adquiridos, na época, pela expansão que estava sendo feita pela Aracruz-Celulose. Foi uma vinculação, na época, que o Governo brasileiro fez de financiamento. Nós não participamos dessas negociações.

Todo esse tipo de endividamento que hoje totalizam 250 milhões de dólares, representa um endividamento de financiamento de navios que foram adquiridos pelas autoridades governamentais.

A nossa preocupação e a nossa proposta, que já foi feita ao Ministério dos Transportes, é que houvesse esse aporte de capital escalonado. Ele é feito num programa, se eu não me engano, de dois anos de uma parte, para efeito de capital de giro próprio da empresa e o resto de uma maneira escritural entre o próprio Governo.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – E o Sr. acha justo que seja dado esse tratamento ao Lloyd? Eu acho que o Lloyd tem que operacionalizar de uma forma que sua contabilidade possa responder. E as outras companhias que têm também casos semelhantes, têm que tipo de tratamento?

O SR. DAVIDSON MEIRA: – Veja bem, Sr. Constituinte, eu não gostaria de dar a minha opinião pessoal.

O SR. CONSTITUINTE GUSTAVO DE FARIA: – Mas, o Sr. não está dando a sua opinião pessoal, o Sr. representa o Lloyd Brasileiro.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – Em termos de Lloyd Brasileiro eu entendo que isso é justo. Até mesmo porque o dono do Lloyd Brasileiro é o Governo Federal. Segundo essas negociações que levaram o Lloyd Brasileiro a ter esse nível de endividamento da sua frota, foram feitos pelas autoridades federais, foram feitos em nível de uma negociação.

Eu não me recordo, e talvez o Sr. como Parlamentar mais antigo. O Sr. se lembre, da negociação do Governo brasileiro com o Japão, para a obtenção de financiamento. Foi quando o Lloyd Brasileiro adquiriu, em nome do Governo brasileiro, os navios Lloyd Pacífico, construído no Japão, num estaleiro japonês e o Lloyd Atlântico adquirido na Ishikawajima, com financiamento do governo japonês. E assim foram os navios Purus, Acre, foram os navios dos poloneses, se eu não me engano, os mais antigos, os Itas, foram adquiridos de uma forma, vamos assim dizer, com financiamento externo.

Eu acho justo, respondendo a sua pergunta; acho muito justo, até mesmo porque o Lloyd é uma empresa extremamente viável e, se nós nos abstermos desses problemas de endividamento que não foram causados pela administração do Lloyd Brasileiro, o Lloyd apresenta os mesmos resultados ou apresentará os mesmos resultados que qualquer empresa de iniciativa privada. Apesar de ter linhas que o Lloyd frequenta, como eu lhe coloquei, sabidamente deficitárias, que é a linha do Oriente Médio, a linha da África, o Lloyd Brasileiro, para manter a presença da bandeira brasileira nesses locais ele mantém essas linhas apesar do prejuízo operacional dessa viagem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua em discussão a matéria exposta.

Com a palavra o Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Pelas exposições que nós ouvimos, nos leva a crer que não há muita polêmica em torno do assunto. Porque ouvimos representantes da Sunamam, representantes da iniciativa privada, representantes dos trabalhadores marítimos e chegamos à conclusão de que, realmente, é necessário que esta Constituinte tenha determinados cuidados, para, naturalmente, agregar algumas modernidades, em termos de legislação, no sentido de proteger a marinha mercante brasileira e, em última análise, salvaguardar os interesses nacionais.

Eu gostaria de fazer duas perguntas mais técnicas. Uma para o Dr. Paulo Cotta e outra para o Dr. Meira.

O Dr. Paulo Cotta, nos disse que há uma cifra em torno de três e meio bilhões de dólares, que seria o volume correspondente aos fretes de transporte marítimo. Eu perguntaria se a participação do Brasil nesse momento é significativa? Já que me parece que os 50% não são catolicamente obedecidos, segundo afirmou o Constituinte Gustavo de Faria. A posição é boa para o Brasil? É a primeira pergunta. E se, em caso positivo, a frota do Brasil é competente para manter essa posição a médio e longo prazo? E, em outros países, como é feito essa reserva de mercado de transporte de 50%? Se existe, a nível da comunidade internacional, algum entendimento, alguma convenção sobre esse assunto? A pergunta para o Dr. Meira, ele já o respondeu em parte. É se o objetivo do Lloyd, naturalmente quando atua em linhas, chamadas deficitárias, linhas remotas, se isso tem um caráter estratégico, ou um caráter social, ou ambos, e se isso tem significação para o País?

Mesmo sabendo que esse transporte é deficitário, é interessante, convém ao País manter essa posição, pelo simples fato de manter ali a presença da bandeira brasileira?

O SR. PAULO S. COTTA: – Respondendo à primeira parte de sua pergunta, Sr. Constituinte, no ano passado, dos 3 e meio bilhões de dólares de fretes gerados pelo transporte nosso com o comércio exterior, ficaram no Brasil, aproximadamente, 1 bilhão e 450 milhões de dólares.

Quanto à sua segunda pergunta. A frota brasileira uma vez, numa exposição, já usei um termo que foi muito repetido – é a frota obsoleta mais moderna do mundo. Ela é suficiente, em número, para transportar parte de nosso comércio, dentro das regras atuais, as que estamos postulando ampliariam a fatia de participação da bandeira brasileira. Mas, evidentemente, nós passamos por um problema grave, que é o da necessidade de renovação da nossa frota. E essa renovação é hoje impedida e justamente, um dos fatores impeditivos é de novos investimentos por parte dos armadores brasileiros, é essa questão política. Nós precisamos de um apoio do Governo,

uma reserva de mercado para longo curso, tal como é feito na cabotagem e na navegação interior.

E a segunda parte do nosso impedimento para novos investimentos é, justamente, o problema financeiro de um débito com o Governo. Parte dele, aliás, está sendo saldado regularmente, na área de navio de carga geral, e parte dele suspendemos o pagamento e entramos com uma ação na Justiça, tentando resolver a inviabilidade dos navios graneleiros,

À parte que estamos saldando, os débitos regularmente, são navios de carga geral, que são obsoletos, têm alto saldo devedor, totalmente inadequados para o transporte de nosso comércio exterior, e não temos como nos livrar desses navios, para encomendar novas embarcações, porque se tentarmos transferir esses navios, vamos apurar alguma coisa aí como uns 20% do nosso saldo devedor com o Governo. Em navio de 7,7 e meio milhões de dólares de débito com o Governo, apuráramos, na melhor das hipóteses, 1 milhão e meio de dólares em venda para o exterior desse navio.

Temos que resolver os problema desses navios, temos que nos livrar desses navios. A solução é simples, mas, infelizmente, não houve ainda decisão do Governo.

Os contratos desses navios são absolutamente legais, eles foram financiados em dólar, quando toda a legislação vigente, à época da celebração dos contratos, previa que esses navios deveriam ser financiados em ORTN. E o Governo exigiu o financiamento em dólar, ilegalmente. E até hoje não tomou uma providência para regularizar esse financiamento. O que nos impede de vender o navio.

Caso voltássemos à OTN, hoje em dia, na época da contratação dos navios, os saldos devedores desses navios seriam reduzidos e nos permitiria arcar com o prejuízo. Nós sabemos que temos que arcar com algum prejuízo, mas não com o prejuízo de 6 milhões de dólares por embarcação.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Nesse caso, estamos entendendo que houve uma mudança da regra do jogo, com relação da empresa com o Governo. Acho que estou entendendo isso.

O SR. PAULO S. COTTA: – Um descumprimento dos decretos.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Aliás, isso não é privilégio só na marinha e só dos armadores, porque quase todos os setores produtivos da economia sofrem essa falta de clareza, ou de cristalinidade nas ações do Governo, ou a falta de programação, a médio e em longo prazo, com responsabilidade.

A programação, muitas vezes, existe mas ela sobra em função, às vezes, de fatos que surgem, fatos esses que não eram azeitados na época das formulações.

Isso é um aspecto, que acho, todos os companheiros Constituintes estão preocupados, no sentido de buscarmos, dentro da nova Constituição, artifícios de cobrar responsabilidade do Governo porque se queremos ingressar num país de economia moderna, precisamos programar nossas atividades a curto, médias e longos prazos.

É se nós não tivermos o respaldo, a responsabilidade do Governo, fica difícil para o empresário de qualquer status, de qualquer setor, naturalmente, programar suas atividades.

Realmente, essas mudanças, essas alterações, essas variações têm trazido conseqüências danosas para a economia, e deixando nós, os políticos, até certo ponto equivocados. Nós, realmente, temos obrigação de ser o conduto entre as decisões e as práticas das decisões e os resultados, muitas vezes ficamos até sem mensagem para

conversar com as nossas bases, em função exatamente disso.

Estou tomando um pouco do tempo. Mas, com relação a esse 1 bilhão e 400 milhões de dólares, não estão contabilizados neste montante os transportes das empresas estatais, Petrobrás?

O SR. PAULO S. COTTA: – Está tudo. Esta cifra de 1 bilhão e 450 milhões de dólares, aproximados, engloba todos os modos de transportes e todas as empresas brasileiras.

Agora, quanto à sua terceira pergunta, de como isso é feita internacionalmente, a resposta talvez fosse bastante longa, se eu fosse contar toda a história do transporte marítimo, como ele é efetuado no mundo inteiro. Parte da resposta, eu praticamente dei, quando justifiquei a necessidade de se incluir, na Constituição Brasileira, uma salvaguarda para o transporte marítimo de longo curso nacional, em razão do fato de haver frota excedente nos países desenvolvidos, que vêm buscar empregos aqui nas nossas costas.

Mas eu diria que, internacionalmente, as grandes companhias de transporte marítimo são braços marítimos de conglomerados financeiros muito poderosos e que se empenham em lutas, algumas delas fantásticas.

Vou citar um número aqui, só para V. Ex.^a ter idéia do que estamos falando. Tem uma área de transporte muito intenso e de fretes elevados, que é entre os Estados Unidos e o Extremo Oriente. Existem lá duas conferências, uma num sentido e outra no outro, uma dos Estados Unidos para o Japão e outra do Japão para os Estados Unidos. Segundo dados de uma revista internacional especializada, somente no ano fiscal que se encerrou em março de 1986 – se não me falha a memória agora – as principais empresas participantes desse transporte, entre os Estados Unidos e o Extremo Oriente, perderam 233 milhões de dólares, porque se estabeleceu uma guerra de frete entre poderosíssimas empresas japonesas, americanas e chinesas, também. Para assegurar o transporte, os fretes foram a níveis absolutamente intoleráveis.

Se o Brasil permitir que, no nosso transporte de longo curso, se estabeleça uma luta dessa maneira, evidentemente que vão prevalecer às empresas estrangeiras.

Não temos a capacidade de entrar numa competição desse tipo. As nossas empresas de navegação não são braços de conglomerados financeiros, com uma ou outra exceção.

Mas é necessário que a nossa ordenação de transporte não se espelhe na ordenação do transporte dos Estados Unidos, por exemplo.

E nós temos, inclusive, empresas americanas trafegando para o Brasil e outras, que vão entrar agora. Não está decidido.

Mas, de qualquer maneira, se nós permitirmos esse tipo de competição, que se observa na Europa e nos Estados Unidos, certamente será a falência da empresa de navegação brasileira.

Estou tentando ser curto, porque senão teria que especificar como é feito em cada área. Mas é, mais ou menos assim, é uma luta fratricida entre empresas.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – Deixe-me apenas me esclarecer. A sua pergunta seria a respeito das linhas que eu comentei?

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Linhas deficitárias.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – Vou dar um exemplo do que está ocorrendo, nesse momento, que, talvez, ilus-

trasse melhor a minha resposta. Nós temos, no Oriente Médio, linhas brasileiras, que são o Lloyd Brasileiro e a Paulista de Navegação, onde nós vínhamos exercendo esse **trade** através de **joint venture**; e temos, pelo lado oposto árabe, uma empresa de navegação que é constituída por 7 ou 8 emirados árabes. Há quem diga, evidentemente, que nos não temos provas a respeito, que essa empresa seria subsidiada, através inclusive da cota de combustível. A esse respeito, nós não temos evidentemente provas.

Mas vamos admitir, por hipótese, que o Lloyd Brasileiro se retirasse desse **trade**. A empresa árabe, a UASCO, ficaria absoluta, fazendo todo o transporte de navegação entre o Brasil e o Oriente Médio, e em curto prazo de tempo, ela imporá condições. Não há a menor dúvida disso, que ela imporá condições aos exportadores brasileiros, que ela ia ser absoluta no mercado, porque o Lloyd estaria fora.

Então, a presença do Lloyd Brasileiro, nessa região, funciona muito mais como instrumento político do Governo, quer dizer, uma permanência do Brasil nesta região, de tal forma que vai permitir que os exportadores brasileiros tenham sempre alternativas na utilização desse transporte.

O que nós estamos, de uma certa forma, tentando resolver e estamos contando com uma ajuda bastante grande do Comandante Abema, Superintendente da Marinha Mercante, é de, através de um entendimento que nós tivemos com um representante da UASCO, tentando fazer um sistema conferenciado, ou melhor dizendo, um disciplinamento do tráfego, porque, como esse tráfego hoje, não é conferenciado, os fretes e os preços praticados são de cada empresa. Então, o que faz o árabe nesse caso específico? Abaixa o frete, gera prejuízos. E, de uma certa forma, nós temos que acompanhar o preço estabelecido por ele, porque, senão, ou nós saímos do mercado, ou vamos gerar prejuízos nessa linha chamada deficitária.

Então, nós já tivemos a primeira reunião com eles, com a presença do Comandante Abema e estamos tentando, através de negociações conjuntas, estabelecer um disciplinamento de tráfego para essa área, de tal forma que minimize esse prejuízo e que ambos os países possam ter as suas bandeiras nessa região.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua em discussão. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, Srs. componentes da Mesa, meus companheiros, não sei se, no transporte de cabotagens privado, o Dr. Paulo Costa também representa esse segmento de transportadores.

De qualquer sorte, como o Lloyd também faz transporte de cabotagem, se ele não representar, talvez o Lauritis possa responder às indagações que eu pretendo fazer sobre esse tema.

O SR. DAVIDSON MEIRA: – O Lloyd está com as suas atividades voltadas ao longo curso, mas, esporadicamente, nós estamos fazendo um ou outro transporte de cabotagem, mas, realmente, eu não teria, vamos dizer assim, talvez a resposta às suas indagações.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Eu deixo, de qualquer sorte, Sr. Presidente, essas dúvidas, para que, então, possam elas ser esclarecidas por quem pratica o transporte de cabotagem. Segundo ou estou informado, há uma grande deformação, em termos de custos portuários, que pesam muito no transporte de cabotagem e, no que concerne aos portuários e aos estivadores e que

isto estaria a inviabilizar uma maior utilização da possibilidade de transporte marítimo de cabotagem no Brasil; seria exatamente o problema de serviços portuários no que concerne a um grande encarecimento. E o prejuízo não é maior em termos de serviço de longo curso, dada à baixa incidência em relação ao custo da tarifa de transporte.

Essa indagação é da maior importância, porque o discurso que eu tenho ouvido e está muito espalhado entre todas as pessoas que, de uma certa forma, têm o trato ligado ao problema do transporte marítimo no Brasil.

Fica a pergunta, se o Lloyd tiver alguma informação, se realmente essa deformação é uma deturpação muito grande; impossibilidade de interpretação entre portuários, estivadores, tarifas por produtividade; se modificaram os equipamentos e, hoje, o sistema de transporte é outro, mas a legislação é completamente deformada neste setor, ensejando a auferir remunerações exageradas para uns e insuficientes para outros, em suma, todo um complexo de deformações que eu acho que não foram trazidas aqui neste debate.

O segundo aspecto é ligado ao setor de longo curso, que, pelo que ouvir da exposição do Dr. Paulo Cotta, há também uma grande dificuldade financeira nas empresas privadas que estão praticando esse serviço. Ele deu a entender que estaria, na sua raiz, uma deformação nas relações de produção de navio, no que concerne a financiamentos governamentais e que, portanto, haveria uma certa reivindicação de que fossem modificadas as condições contratuais, colocando-as talvez no pressuposto legal de quando foram contratados.

Então, dentro dessa linha, a minha pergunta é a seguinte:

Primeiro, se há uma desobediência, em termos de decreto-lei, seja lá o que for, da parte do Governo, por que as empresas não atuam juridicamente o Governo, restabelecendo a verdade jurídica? Isso independente de qualquer outra providência que devesse ser tomada.

Segundo, deu entender que há navios obsoletos e que foram negociados, de uma certa forma, que as empresas teriam sido compelidas a tê-los como obsoletos, se eu bem entendi, Houve algum constrangimento de aquisição de navios que não fossem desejados pela empresa como os mais adequados, para manter um transporte moderno pelo setor privado?

Terceiro, desse transporte de 1 bilhão e quatrocentos milhões de dólares do setor privado, qual é a participação, a fatia, em termos do faturamento no transporte de longo curso? E no setor também de cabotagem, o Lloyd talvez pudesse dizer qual é a participação dele em relação às empresas privadas nos transportes de cabotagem brasileira. Quero deixar explicitado um ponto de vista, do qual eu gostaria de ver uma contestação, de que o setor privado, que eu acho que sempre deve ser prioritário ao setor governamental, mas isso tudo parte do pressuposto de que não tenha subsídio governamental. No momento em que tiver que receber subsídio governamental, aí as coisas não estão mais funcionando em termos de economia de mercado, que é o que eu defendo como tal.

E, na sua exposição mesmo, eu ouvi também do Lloyd, a indicação de que o transporte internacional pratica os fretes subsidiados, por uma disputa de mercado, o que inviabilizaria a nossa Marinha Mercante se nós ingressássemos nessa economia de mercado internacional.

A minha pergunta é a seguinte: o transporte marítimo internacional é monopolizado ou é oligopolizado, melhor dito, ou realmente vigem as leis de economia de mer-

cado nos transportes internacionais? Se há uma deformação, algum **trust**, algum grupo que domine esse setor, ou se pode, numa eventual guerra de fretes, que só tenha o Lloyd ou uma outra empresa do Oriente Médio; na hipótese de o Lloyd, se retirar e prevalecendo só essa linha, no momento em que ele quisesse praticar fretes abusivos, não era possível se trazer outras empresas de transporte internacional que pudessem vir acudir e fazer com que, pela lei de mercado, se pudesse praticar um transporte conveniente para os interesses nacionais?

Qual é o tempo médio de vida de um navio? Ao Lloyd remeteria a pergunta, se estas importações de navios – eu senti nas entrelinhas, se bem interpretei, uma certa crítica por termos importado, comprado navios produzidos em estaleiros fora do Brasil, embora pareça que um deles é de estaleiro aqui no Brasil, apenas os recursos seriam externos. Mas, o custo desses recursos seriam maiores do que o custo em moeda nacional? Nós sabemos, hoje, que o custo para o setor privado nacional, dos outros segmentos da produção, estão em preços extremamente mais elevados do que qualquer empréstimo estrangeiro. Hoje, o juro internacional não passa 4,5% em termos de juro real, se nós descontarmos a inflação internacional. Quando, na moeda interna, os juros internos custam a inflação, mais alguma coisa de 25,30% ao ano. Portanto, o financiamento em dólar estaria beneficiando aquele que toma o financiamento externo, comparativamente aos custos da moeda interna.

Nesses aspectos que ficam as perguntas feitas.

O SR. PAULO COTTA: – A primeira resposta seria a mais simples, seria o tempo médio da vida dos navios. Os financiamentos à construção naval, os financiamentos agora aos armadores que, anteriormente, à entrada do BNDES como órgão financiador da construção naval, o financiamento é feito em 15 anos, aqui, no Brasil, e a vida média dos navios é em torno de 15 anos também. Só para responder, de maneira mais simples a sua pergunta. Mais ou menos acabam juntas.

Agora as outras perguntas. V. Ex.^a perguntou o que nós fizemos com dívida contestada pelos armadores. Nós ingressamos na justiça, já tem um ano. Agora, a solução, na justiça, V. Ex.^a sabe que é lenta. Já está em réplicas e ainda não tivemos o julgamento na primeira instância. Se tudo correr normalmente, vai levar mais dez anos. Nós vamos ficar impedidos, durante 10 anos, de colocar encomendas para renovar nossas frotas. Então, nós estamos tentando uma solução administrativa. Já mostramos à exaustão, através de documentos encaminhados ao Ministério dos Transportes, Sunamam, enfim a todos os órgãos que têm a ver com o transporte marítimo, da ilegalidade do contrato. E temos até opiniões dadas, como na última quinta-feira, o Superintendente da Sunamam reconheceu, através do **Jornal O Globo** que os contratos eram ilegais. Então, eu acredito que estejamos próximos de uma solução, vai ser um ato do Ministério dos Transportes de reconhecer essa ilegalidade e nos colocar, repor em ORTN, lá, na base, em OTN, hoje em dia. Quer dizer, que nós pegamos duas maxidesvalorizações, desde a contratação, em 1974, até os dias atuais. Então, nossos custos são muito mais altos, contrato em dólar do que em OTN, apesar de a OTN ter saltado recentemente violentamente, mas que, certamente, também vai haver alguma coisa com o dólar, uma aceleração das desvalorizações, alguma coisa para repor.

Então, para nós, é fundamental que essa solução negociada exista, porque, na justiça, vão acabar os navios e nós vamos estar discutindo aí, e sem poder renovar a frota, na medida em que os pagamentos foram suspensos. Nós estamos trabalhando com navios graneleiros, em que

somente o nosso custo operacional excede o frete auferido. O custo de capital, então, nem pensar.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Esses navios foram adquiridos há quanto tempo?

O SR. PAULO COTTA: – Eles foram contratados em 1974, mas entregues ao longo de, eu diria até, 10 anos. Isso é parte da segunda resposta que é a obsolescência da nossa frota. Nós contratamos navios em 1974. Àquela época, havia um certo privilegiamento à construção naval. Chegou-se à conclusão de que o transporte marítimo não era problema, o Brasil tinha leis sólidas que garantiam a sobrevivência do transporte marítimo, do setor armatorial. Então precisávamos privilegiar a construção naval, porque gera e empregos, etc. Só que privilegiaram demais a coisa, criaram induções para encomenda de navios que distorceram as necessidades do armador.

Partiu-se do presuposto, que até tem uma certa razão, de que a seriação de navios levaria ao barateamento desses navios. Então, todos os navios brasileiros foram idênticos, foram comprados para longo curso, navios que são os chamados do tipo SB-14. Esse navio foi concebido em 1966, por uma empresa canadense. Então, ele tem um conceito adequado à época, 1966.

Mas, em 1974, quando nós fomos colocar as encomendas, a opção que nós tínhamos era essa, era de contratar o SB-14, que já não era o mais adequado. E houve também, para azar nosso, uma rápida evolução no sistema de **containers**. Em poucos anos, a importação brasileira e a exportação se "containerizou" completamente. Então, esse navio, que já não era o mais moderno, tornou-se totalmente obsoleto. As formas do navio, arredondadas, seu casco embaixo da linha d'água impedem o aproveitamento do espaço, porque o **Container** é mais adequado em navios que são chamado **Box Shapers**, que são navios quadrados embaixo, embora tenham duplo fundo, porque é redondo lá embaixo, mas, o espaço disponível é totalmente retangular lá dentro, de forma que se encaixam as caixas e a boca do navio, inclusive, tem dimensões múltiplas da largura do **Containers**, justamente para isso. Então, há uma ocupação total do porão do navio. Além do mais, as escotilhas do navio, hoje em dia, são totalmente abertas, permitindo se colocar o container em qualquer lugar; enquanto esses navios SB-14 tem uma escotilha pequena em cima do porão, além de ter dois conveses. Então, a caixa, nesse navio, passou a ser um trambolho, é uma coisa que só entra no meio do porão e, lá dentro, com 17 toneladas, não pode ser movimentada. Então, não se consegue a ocupação dos porões no navio. Nós estamos competindo, com esses navios, contra navios que são do tipo **Box Shapers** e que têm a escotilha totalmente aberta.

A nossa capacidade de transporte é bastante inferior ao nosso competidor e isso vai nos levar à impossibilidade de renovar a frota, porque o nosso rendimento vai ser menor e nós vamos entrar num beco sem saída a curtíssimo prazo. Esse navio tem que ser eliminado da bandeira brasileira de longo curso, sob pena de nós não termos marinha mercante, daqui a alguns anos.

Agora, por que esses navios também ficaram obsoletos? Porque os navios foram encomendados em 1974 e por várias razões. Vou levar 10 minutos para explicar, sem entrar em detalhes. A empresa da qual eu sou profissional, lá trabalho, recebeu dois desses navios em 1984, dez anos depois da data de encomenda do navio, quando o prazo normal, no mundo inteiro, é de dois anos de entrega. Só que todas as encomendas foram feitas em um mesmo estaleiro, que tinha atualização para construir esse navio. O navio é projetado no exterior. E foram privilegiadas as encomendas de exportação.

E mais, já com o contrato assinado, o Governo Brasileiro, através do MIC, resolveu nacionalizar os equipamentos desses navios. Então o construtor naval saiu do Brasil, foi ao exterior comprar tecnologia, para voltar ao Brasil, construir a fábrica que ia fazer os equipamentos para usar no navio que eu tinha contratado há três, 4 anos atrás.

Acresce a isso que, depois, no meio do financiamento, da construção, a Sunamam ficou sem dinheiro, o já falado escândalo da Sunamam. Então, havia uma cláusula contratual leonina contra o armador, que dizia que, a cada atraso de qualquer financiamento, por parte da Sunamam, o prazo de entrega do navio era automaticamente prorrogado, sem que o armador pudesse fazer nada. Fazendo a história curta, dez anos depois de assinado o contrato, foi recebido um navio que já tinha oito anos de concepção, à data de sua contratação.

Então, o navio está completamente obsoleto. Não atende às necessidades do comércio exterior brasileiro e ainda tem um contrato ilegal, feito em dólar, quando a legislação que regia o assunto à época era clara. Então, duas legislações: uma, de caráter geral, que dizia que ilegal era qualquer contrato que impedisse o livre curso do cruzeiro; nenhum financiamento podia ser feito em dólar. E mais uma legislação específica – essa é geral de toda a economia brasileira – da área do transporte marítimo, que dizia que a correção monetária para o financiamento da construção naval era feita pelo mercado financeiro nacional, mercado nacional de capitais, que também não é em dólar, segundo eu saiba. De modo que o contrato é ilegal duas vezes, pela Lei Maior ampla e pela lei específica da construção naval do transporte marítimo brasileiro.

Essa seria a resposta quanto à obsolescência.

Quanto ao item subsídio, esse é um outro assunto complicado. Pelo fato de se saber ou se pensar, à época, que a marinha mercante brasileira era uma tranquilidade, que não haveria problema, já estava estabelecida, tentou-se fazer um apoio à construção naval. Ocorre que, sem surpresa nenhuma, o navio brasileiro é mais caro que o navio no exterior. E, aí, temos que fazer também uma justiça ao estaleiro brasileiro: preço de navio é uma coisa política, não tem nada a ver com o custo do navio, é uma decisão política de cada país. Como é uma atividade industrial que faz demanda de mão-de-obra, então, várias nações decidiram implementar a construção naval e, dentre elas, o Japão, por exemplo, a Coreia, os próprios países europeus, agora, ultimamente, vieram desistindo da coisa. Mas, por muito tempo, foi aceito pelo país que era mais barato subsidiar a construção naval do que pagar auxílio-desemprego. Então, saiu subsídio e, em todos os países do mundo, fez-se subsídio à construção naval. Daí, quando se diz que um navio brasileiro é mais caro do que um navio estrangeiro – primeiro isso não é surpresa nenhuma, porque o computador é mais caro, o carro é mais caro, enfim, tudo no Brasil é mais caro, não vai aí nada contra o estaleiro. E, segundo, o preço do navio, que é cobrado ao armador, é uma questão política e, internacionalmente, o preço do navio é muito em função do frete, que está sendo pago por ocasião da encomenda do navio, ou, pelo menos, o frete esperado a curto e médio prazos. Se o frete que se pode auferir para um determinado tipo de navio é X, não adianta o estaleiro oferecer à construção daquele navio um preço que vai implicar num frete 2X. Ninguém vai encomendar navio. Então, politicamente, os países que são mais ágeis que o Brasil, que legisla tudo isso através de decreto, etc., os países adequam o preço do navio à realidade de mercado, para assegurar a existência da construção naval. Tudo isso leva que o preço do navio brasileiro é um negócio difícil de ser discutido e,

ainda por cima, não se pode nem usar parâmetros internacionais e dizer: mas no Japão custa 9 milhões e você está querendo cobrar 18 milhões. Eu não sei se, no Japão, custa 9, é vendido por 9, pelo governo japonês, pode até custar 20 – não acredito – eles são eficientes, realmente deve ter um preço menor.

Nós criamos uma legislação para compensar o custo mais alto de um navio, construído num estaleiro brasileiro, deu-se ao armador um subsídio. O armador comprava o navio mais caro, sabidamente, ao invés de ser a ele oferecido oportunidade de ir à Coreia ou ao Japão comprar o navio pelo menor preço possível, porque não há possibilidade de a pessoa ser armadora, competindo com preços diferentes. Se o armador, que vai competir na minha linha, tem o direito de comprar o navio na Coreia ou no Japão, e eu posso comprar em outro lugar, mas tenho que pagar aquele mesmo preço, porque, se eu entrar com a ferramenta mais cara, a minha rentabilidade é menor, ele vai renovar o seu equipamento antes de mim, e vai oferecer um navio melhor, mais eficiente que o meu. E, cada vez, isso vai me achatando e me deixando numa competição cada vez mais desvantajosa. Então, sabidamente, eu estava comprando um navio mais caro, um navio que se fazia a um preço internacional que era médio da Europa, ou seja, o meu competidor comprava no Japão e eu comprova um navio pelo preço médio europeu.

Para compensar isso, foi instituído o adicional frete para renovação da marinha mercante no Brasil. O que o armador arrecadava nesse subsídio, que é uma taxa no frete, foi calculado em média, dependendo de quanta importação ele vai ter, etc., varia com o tamanho da importação brasileira, mas, em média, faria com que ele equalizasse o preço do seu navio com o navio do seu competidor que comprou no Japão. Aí, vem agora uma sucessão de decretos-leis, que fez com que esse subsídio, que era do armador, mas não era um subsídio, era uma equalização de preço, esse subsídio, agora, foi transferido integralmente para a construção naval, na medida em que, através do Decreto-Lei nº 1.801, esse subsídio é usado para pagar a diferença entre o preço de viabilidade do meu navio e o preço que o estaleiro quer cobrar. Deixou de ser um subsídio ao armador e passou a ser um subsídio da construção naval. No final, eu compro pelo preço de viabilidade, mas não tenho subsídio nenhum. Ele é todo da construção naval, para equalizar a diferença de preço. Então, acabou o subsídio ao transporte marítimo brasileiro.

Agora, se V. Ex.^a pegar a última publicação da "Unctad", sobre transporte marítimo internacional, V. Ex.^a vai ter duas folhas, em que, do lado esquerdo, são listados os países, em ordem alfabética, e, na vertical, do lado direito, estão os tipos de subsídio em prática no mundo inteiro. V. Ex.^a vai ver que todos os países, que têm tradição no transporte marítimo, que estão aí competindo conosco, todos subsidiam as suas marinhas mercantes de uma forma ou de outra. Por quê? Estratégia. É importante que se tenha um transporte marítimo, é importante que o País tenha sua frota para realizar o comércio exterior, comandar a sua exportação e importação. Então, o subsídio é uma prática internacional. Se o Brasil não quer subsidiar construção naval e transporte marítimo, avisa e fecha, porque não há maneira de se competir sem subsídio. Atualmente, o subsídio está extinto para transporte marítimo. É zero, não temos um subsídio. Tudo que for chamado subsídio vai para pagar a diferença entre o preço de viabilidade do armador, que é o preço que ele assume a dívida, e o preço que o estaleiro pode fazer o navio. E, se não obtiver, através da arrecadação desse subsídio, esse valor necessário, coloca do seu próprio bolso. E risco dele, ou seja o navio vai sair do seu preço de viabilidade

e vai passar a ser inviável. É essa a situação quanto a subsídio na marinha mercante brasileira.

V. Ex.^a fez uma outra pergunta: se havia economia de mercado no transporte marítimo. Eu diria que é aquilo que expliquei da outra vez, é uma luta, onde não há regulamentações, onde não é imposta uma ordenação...

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – No momento em que há um subsídio para a construção naval, e coloca o navio na equalização de preço que ele seja viável para o armador, não estaria embutido um subsídio indireto à marinha mercante?

O SR. PAULO COTTA: – Eu não entendo assim.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA: – V. Ex.^a deu um preço que seria considerado de viabilidade, ou viável para o armador pagar e em condição de competir com a política de frete, praticada por outros países ou por outras empresas. É evidente que, se não houvesse esse preço possível, V. Ex.^a estaria com o seu navio sendo adquirido por um preço menor, e estaria tendo necessidade de um subsídio, para compensar isso.

O SR. PAULO COTTA: – Pelo pressuposto de que sou obrigado a comprar no Brasil, porque, se eu não fosse obrigado a comprar no Brasil, eu iria ao Japão e comprova pelo preço internacional.

O SR. MÁRCIO LACERDA: – Na medida em que V. Ex.^a coloca como sendo obrigado a comprar no Brasil, um subsídio à construção naval, V. Ex.^a estaria também, evidentemente, colocando a marinha mercante em condições de competir.

O SR. PAULO COTTA: – É que eu não chamo isso de subsídio ao transporte marítimo, mas de subsídio à sobrevivência da construção naval brasileira, porque, se eu disser que ela tem que fazer pelo preço do Japão, eu sei que ela vai à falência. Então, o subsídio é a construção naval, não ao transporte marítimo, não à armação.

Havia outra pergunta. Era sobre a existência da economia de mercado no transporte marítimo. As distorções hoje, são tremendas. A maioria dos navios, na área de granel, a que conosco competem, hoje em dia, os navios são de propriedade de bancos, porque, em função da recessão mundial, houve uma cadeia de falências na armação internacional. Armadores mais famosos do mundo foram falindo em cadeia. Culminou com a falência daquela empresa importante do Japão, proprietária de 125 navios, uma das maiores armadoras do mundo, e esses navios foram retomados pelos bancos que os financiaram. E, como o banco sabe que não consegue vender este navio, porque, justamente, a situação é de crise, ele entrega esse navio, a um operador, com a obrigação de trazer o juro da dívida. Então é esse o frete que é cobrado hoje em dia e é contra esse tipo de frete que o armador brasileiro tem que competir. Quer dizer, eu tenho uma dívida real com o Governo brasileiro e tenho que saldar a minha dívida e estou competindo contra um navio, que tem por missão buscar o juro da dívida. É essa a situação do granel brasileiro, hoje em dia. Dai nós termos entrado com uma ação na justiça, por descumprimento de decreto, enfim, tem todo um embasamento da nossa ação. Não sei se está respondida.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Eu aproveitaria para anunciar que o Presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem acabou de chegar aqui, é o Dr. Paulo Eurico. Se alguém tiver alguma pergunta sobre cabotagem, S. S.^a poderia responder.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Autorizei a Secretaria a fazer a convocação. O horário era às 9 horas da manhã.

O espaço destinado a essa área era o dia de hoje. Não sei se teremos, dada a premência do tempo, uma outra oportunidade. Em todo caso, creio que, para o debate, não haveria maiores formalidades para serem cumpridas.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, eu aproveitaria, já que está aí o representante da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem, para repetir a pergunta, pois S. S.^a não estava presente na ocasião.

Estávamos indagando sobre o problema de deformações que existiriam em termos de serviços portuários, no que concerne à parte dos portuários e de estivas, e se isso realmente era um dos grandes entraves à ampliação da participação no transporte marítimo em termos de transporte dentro do País. Uma das coisas incompreensíveis, que foram mencionadas aqui, era essa riqueza de litoral e uma baixíssima participação no transporte global do País, em relação ao serviço de cabotagem.

Temos constatado, aqui e ali, a existência de grandes deformações, que nunca conseguiram ser superadas, talvez devido a legislações absoletas que regem e que vigoram ainda em termos de tarifas portuárias.

A outra pergunta aí sobre a participação do setor privado, em relação ao setor estatal, nesse tipo de afretamento, se também há, para esse tipo de serviço, as deformações que foram apontadas, em termo de financiamento de navios para o setor de cabotagem, como o setor de longo curso está aqui a denunciar.

O SR. PAULO EURICO: – Respondendo, inicialmente, ao aspecto da competitividade da navegação de cabotagem em relação a outros modais, que basicamente é o cerne da questão, a navegação de cabotagem tem como competidor direto, o caminhão. Isto é uma deformação histórica, porque historicamente deu-se ênfase, nos transportes brasileiros ao modal rodoviário. Não somos contrários ao modal rodoviário. Entendemos que o modal rodoviário deva complementar na sua economicidade intrínseca as pontas em que o transporte, à longa distância, seria feito por modagem mais econômica. As deformações que existem se prendem às interfaces das pontas do transporte, porque o transporte marítimo, em si, é, sem dúvida, mais econômico do que o transporte rodoviário, em todos os itens, em termos de **performance** de consumo, de combustíveis, em termos de custos de escala, custo unitários em termos de quilometragem, tonelada, enfim, não há nenhuma dúvida quanto a isso.

O problema é que, quando o navio bate no porto, ele é cercado por uma tal irracionalidade, por assim dizer, em termos de custo, em termos de burocracia, que tornam essas pontas incompatíveis com a eficiência necessária para o processo.

No tocante à estiva, imaginamos e defendemos que haja, não só com a estiva, como com todos os setores envolvidos, no caso específico do transporte de cabotagem, uma espécie de pacto, – não me preocuparia em definir se é pacto ou entendimento – pelo qual, todas as partes envolvidas pudessem ceder um pouco. A estiva ceder, no sentido de diminuir o número de estivadores ou a criação da empresa estivadora, enfim, qualquer mecanismo que propiciasse, em relação a todos os segmentos envolvidos, ao problema dos marítimos, no sentido de cartões de lotação, enfim, se todos os segmentos envolvidos, inclusive, o próprio Governo, pudessem chegar e colocar a coisa de uma forma muito cartesiana, que seria a seguinte: todos que estão envolvidos no transporte marítimo e de cabotagem estão perdendo em relação ao transporte rodoviário. O que cada um poderia ceder no sentido de viabilizar esse meio de transporte? Acho que essa é a equação. Sentamo-

nos numa grande mesa, com marítimos, estivadores e com o próprio Governo, com o 1RB, que cria sérias dificuldades, com os financiadores, com o Banco do Brasil, enfim, com os donos da carga, com os próprios armadores, e definirmos basicamente o seguinte: o transporte marítimo de cabotagem está sucumbindo. O que cada um de nós poderia fazer para que esse transporte pudesse ser viável? Acho esse o cerne da questão: todos estão perdendo. Não adianta puxar a corda que ela vai esticar.

Se o armador quer um lucro incompatível com o transporte, se o estivador quer ganhar mais do que é possível, se o marítimo também quer auferir ou quer ter um cartão de lotação incompatível com o transporte, e assim por diante; se o Governo quer impor, criar taxas de juros incompatíveis com o tipo de negócio, que tem um retorno lento, acho que é essa equação. É por aí que temos resolver o problema da cabotagem. É essa a proposta que a ABAC tem trazido a público.

Assumimos a presidência da ABAC há dois meses e estamos caminhando exatamente nesse sentido, numa época razoavelmente conturbada por uma greve de marítimos, conseguimos equacionar, e está em fase final de resolução, faltam apenas alguns detalhes, nem por isso deixamos de nos preocupar com essa idéia, desse grande entendimento, para que possa ser viabilizada a cabotagem, a partir de um esforço conjunto, de concessões múltiplas entre todos os setores envolvidos. Creio que isso responderia a sua pergunta.

O SR. CONSTITUINTE ROBERTO PONTE: – Insistiria em saber se, realmente, o serviço portuário é um dos grandes fatores inibidores. Essa deformação na legislação, pela nova Constituição, é uma coisa que se possa corrigir, porque, por lei, não se conseguiu corrigir. Nem a revolução, com todo o poder ditatorial, conseguiu corrigir deformações. Então, uma nova redação de texto pode viabilizar uma livre competição no serviço portuário. Isso é uma das coisas que poderia ajudar.

O SR. PAULO EURICO: – Não há a menor dúvida. Há uma ineficiência. Mas acredito que não basta só a legislação; há que ter um entendimento, porque, se essa legislação for beneficiar um lado e não conciliar os interesses, ela vai ser falha. Ela tem que ser fruto de um entendimento. Acho que temos condições de dialogar com a estiva e com os marítimos, no sentido de trazer a racionalidade ao setor. E, através dessa racionalidade, definir leis que se coadunem com isso. Se essas leis forem feitas, dificultando ou penalizando um dos setores, que não seja fruto de uma negociação, ela peca pela base. Esse é um ponto fundamental.

O SR. LAURITIS VON LACHMANN: – Eu gostaria também de contribuir para ampliar, digamos, o escopo da resposta à pergunta que V. Ex.^a fez; acho que realmente, no cerne da questão, está o problema do desaparecimento portuário. E este, inclusive, motivado, entre outras coisas, pelo fato de que a taxa de melhoramento portuário, TMP, foi parar na caixa único da União e, de lá, não saiu ainda. Acho que é uma luta muito grande para que o Ministério dos Transportes recobre essa taxa, que realmente é cobrada ao usuário, para fazer investimentos nos portos, que não estão sendo feitos.

Deveríamos dividir o transporte de cabotagem em três segmentos: o granel seco, o granel líquido e a carga geral.

No granel líquido, os terminais são modernos. Os terminais, digamos, são adequados, a uma boa cadência das cargas e descargas.

No caso de granel seco, existem portos que estão congestionados e já perduram, em maior grau, a inadequação

do equipamento portuário, por exemplo, como silos, armazéns de recebimento das cargas etc., ou áreas de retroporto, no caso de exportações, tais como, produtos de aço e coisas assim.

Na carga geral, realmente, é que a situação de desaparecimento do porto se manifesta mais perversa, porque, para se poder fazer face à concorrência do caminhão, nós caminhamos, na navegação de cabotagem de carga geral, para o **container**, para o contentor. Então, estamos usando navios **roll-on roll-off**, navios carreteiros também, mas o problema é das pontas. Por exemplo, quando chegamos aos portos, temos uma cadência de descarga, ou também, nos portos de carregamento uma cadência de carga, motivada pelo desaparecimento. Não acredito que o problema maior esteja no custo de ganho do estivador, ou no ganho do portuário. Agora, o estivador trabalha a bordo do navio. Se, por razão de falta de aparelhamento, o porto não recebe, com a cadência que o estivador pode mandar a mercadoria, aí há uma quebra do ritmo, embora não querendo se estabelecer o culpado, encarece, em muito, o custo de operação.

Não é propriamente o que ganha o homem, mas a má condução dos trabalhos. De forma que deve ser feito um programa que deve tratar de retirar do caixa único do Governo, a TMP, colocar o recurso a serviço do reaparelhamento dos portos. Isso vale também, inclusive, para longo curso, onde os navios estão sofrendo demoras que encarecem o frete brasileiro. Dessa maneira, resolveríamos a questão, passando inicialmente, por cima do problema, que não vejo maior, que é o problema do custo do serviço. É que o serviço não é feito com a eficiência desejada.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Maurício Santana.

O SR. MAURÍCIO SANTANA: – Aproveito a oportunidade da chegada do Dr. Paulo Eurico para acrescentar, evidentemente, o que o Dr. Lachmann já fez muito bem.

Acho que deveríamos enriquecer essa questão, não só da participação dos trabalhadores no engrandecimento da marinha mercante, como também a questão do subsídio.

Vou começar pela questão dos portos. Embora não tenha procuração do meu companheiro Walter Menezes, que é Presidente da Federação dos Portuários e tem toda autoridade para defender, mas acho que, não só a Federação dos Estivadores, como a Federação dos Portuários, já manifestaram, em diversas oportunidades, a disposição de discutir o assunto de forma tripartite. Embora não seja portuário, nem estivador, dou logo um exemplo de que os custos portuários não estão na mão dos trabalhadores. Olhem a importância da carne. O problema da importação da carne foi uma lástima, em termos de retirada do produto do porto. E a culpa não foi, evidentemente, nem do trabalhador portuário, nem do estivador. Toda a infra-estrutura do porto parece que estava inadequada para o recebimento daquela carne. Acho até que quem encomendou, errou na forma da encomenda, que foi em fardos e não em carne containerizada. Só para dar um exemplo, embora não seja portuário, no caso específico do marítimo, acho que o armador também tem culpa, e gostaríamos de discutir isso. A Federação dos Marítimos, principalmente eu, que sou marítimo afastado, sou oficial superior de máquinas, trabalhei, durante algum tempo, no Lloyd Brasileiro, atualmente sou empregado da Aliança, nós temos uma vivência, para fora do problema, muito grande, porque visitamos os portos, compartilhamos com marítimos de outras nacionalidades, visitamos navios de outras nacionalidades, nos diversos portos do mundo, e tomamos conhecimento do que se passa lá. Em termos de queixa, acho, têm razão

na questão do porto. Mas a racionalização tem que ser discutida de forma tripartite. E a nossa proposta é esta: existe uma Convenção Internacional, que é a Convenção 109, que o Brasil ratificou, que discute e diz que a questão das lotações dos navios, o número de homens que vai operar dentro do navio tem que ser discutida de forma tripartite. No Brasil, não é, embora tenha assinado essa Convenção. E eu me bati por isso, desde que me entendo, acho que, desde 1978, quando entrei para o movimento sindical, não só como Presidente do Sindicato, como agora na Federação, tendo uma projeção mais nacional, eu não vejo, os armadores não aceitam, só se queixam. É claro, não se trata de um armador, como o Dr. Paulo Eurico, com quem temos uma relação muito boa. Mas, de uma forma geral, a armação tem se mostrado não muito receptiva à discussão, de forma tripartite, desses problemas. Então, diríamos: vamos rever a questão das tripulações, sentados. Só para dar um exemplo: como vai racionalizar? Nós temos ainda o enfermeiro mercante, e os armadores querem tirar o enfermeiro; seria um homem. Para isso, eles teriam que adotar, as tripulações brasileiras teriam que adotar à Convenção de Treinamento de 1978, da IMO, que o Brasil assinou e foi ratificada ao final do Governo Figueiredo, em dezembro de 1985. Essa Convenção é lei no Brasil. Então, não há um homem a bordo que possa substituir o chamado enfermeiro. Esse enfermeiro não faz nada a bordo. Eu gostaria de racionalizar o trabalho do enfermeiro a bordo, como tripulante, e obter maiores resultados na marinha mercante, para que pudesse obter melhores ordenados, porque os nossos salários estão baixos. Essa é uma questão que gostaria de discutir, não só como brasileiro, mas como tripulante. Vamos racionalizar o trabalho na marinha mercante.

Outra é a questão da alimentação. Todos falam em racionalizar. O navio brasileiro tem 30 a 35 tripulantes; e 26, o navio estrangeiro. Então, a proposta que vem é esta: corta. Aritmeticamente, se reduz de 30 para 26. E pelas mesmas razões que o Dr. Paulo Cotta diz, o navio brasileiro é inadequado, é obsoleto, em termos da existência de tripulantes. Nós chegamos ao absurdo, – começando pela cozinha, parte da alimentação – eles têm 3 salões: um salão para guarnição, um salão para suboficiais e outro para os oficiais. Isso é fruto de um ranço que levamos para a marinha mercante, que não é bem comercial, é mais pela origem da Marinha de Guerra. Diria até que, num determinado momento, isso era válido, mas não na marinha mercante moderna. Por que não todos comerem num só salão? No ano passado, tivemos um seminário, em que até ministros comeram no bandeirão na Escola de Saúde Pública. No navio mercante, há um salão para os marinheiros, outros para os suboficiais e outro para os oficiais e, às vezes, um outro para o comandante. Eu não vejo ninguém atacar esse problema de forma franca e honesta.

Gostaria também de falar sobre as formas de marinha mercante e a cabotagem. Há quase 40 e tantas empresas de cabotagem, com um ou dois navios só, dando prejuízo, com navios obsoletos. Vamos racionalizar também esse sistema. Eu gostaria de discutir essa fórmula dentro do Congresso. Há que se fazer um **pool** de empresas. Eles fazem **pool** na navegação internacional, por que não fazê-lo também na navegação da cabotagem? Por que uma empresa de cabotagem disputando com uma outra, no mesmo tipo de **trade**, no termo dos armadores, na costa brasileira?

Tenho certeza de que os portuários, dos quais não tenho representação, estão dispostos a fazer, tanto que estão participando de um grupo de trabalho no Ministério dos Transportes, os estivadores também e os marítimos vêm se oferecendo. Estou aqui de viva voz. Já tenho sido repetitivo nessa proposta. Queremos discutir com os Srs., mas eles preferem pedir à autoridade, à Marinha de Guerra,

para reduzir tripulantes. Evidentemente, sobrecarregam o navio e às vezes, não opera, há umas reduções pedidas que impossibilitam o navio de operar. Não pode ser assim.

E, por fim, a questão de subsídios. Só para juntar a nossa colaboração, as marinhas mercantes são subsidiadas, ou a construção, ou o armador, até em termos de tripulação. E o exemplo coreano aí está: sem ter uma frota mercante desse tamanho, tem 120 mil marítimos. O governo coreano protege esses 120 mil marítimos, embarcando-os através de convênios nessas frotas mercantes, que vem freqüentar as nossas costas. Então, o marítimo brasileiro fica desempregado, enquanto o coreano produz em massa, a qualificação do nosso marítimo é muito melhor, está aí a prova da própria marinha e dos armadores, enquanto eles conseguem emprego mais do que nós. Simplesmente negociando, barganhando, subsidiando esses afretamentos, com mão-de-obra barata da Coreia e deixando sem emprego os trabalhadores terceiro-mundistas. No caso, agora são os latino-americanos que vão concorrer com os brasileiros nesse tipo de atividade, porque o Brasil, de repente, tomou-se de pruridos e não pode subsidiar. Todos eles são subsidiados, de uma forma ou de outra, e todos os países que pretendem ter uma marinha mercante forte subsidiam, ou através da tripulação, ou na construção ou na própria atividade.

Era isso que queria agregar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Engenheiro Cláudio Macedo, Chefe de Departamento de Vias Navegáveis da Portobrás.

Solicito a V. S^a que fale no microfone, porque está sendo gravado.

O SR. CLAUDIO MACEDO: – Talvez, eu não seja a pessoa mais indicada. A minha participação seria de auxiliar, na primeira pergunta do Deputado Mendes, a respeito da parte portuária. Estou, há algum tempo, afastado da parte de operação portuária, estou na parte de vias navegáveis, mas poderia falar alguma coisa sobre porto.

Basicamente, hoje, acho que os problemas portuários são dois: um já levantado aqui, em termos da divisão de operação, ou seja, hoje, os portos são operados com a capatazia, que é a força que opera em terra, comandada pela administração portuária, com força própria, ou supletiva, requisitada dos sindicatos portuários e uma outra força, que é a estiva, que trabalha a bordo das embarcações. O problema principal que nós vemos é o operacional. Não existe um comando único dessa operação; existe a administração portuária, comandando a operação interna, e existe a parte de estiva, comandando a operação a bordo.

A Portobrás, ano passado, fez os trabalhos de simulação, o levantamento de rendimento operacional em alguns portos brasileiros, um trabalho de tempos e movimentos, onde detectou, justamente, os gargalos operacionais. Então, a empresa pode corrigir esses gargalos operacionais, quando eles ocorrerem na parte de terra. A bordo, não existe essa possibilidade, justamente, por falta de um comando único das operações.

A outra parte, com respeito à deficiência de aparelhamento dos portos, hoje em dia, de fato, como foi levantado pelo Lachmann; a TMP saiu da Portobrás – a Taxa de Melhoramento dos Portos – que foi uma taxa criada justamente para investir no melhoramento dos portos. Essa taxa, hoje em dia, é arrecadada para o Fundo Único da União e a Portobrás vem tentando, há algum tempo, que essa taxa retorne para investimento dirigido, especificamente, nos portos. Isso é muito importante, inclusive, tem um trabalho recentemente feito pela Portobrás, que faço questão de depois passar às mãos da Comissão, onde demonstra que, se nós aplicássemos, investíssemos na

melhoria dos portos, apenas os recursos que são perdidos pela própria Nação, por espera e deficiência operacional de desaparelhamento dos portos, esses portos estariam, de fato, aparelhados para reduzir essa evasão de divisas, que é o pagamento de esperas de navios.

Temos um trabalho recente que mostra essa evasão de divisas, com espera e a demora de navios nos portos; esses números não os tenho aqui de cabeça, mas são bastante alarmantes. Comprometo-me a encaminhar a esta Comissão, tanto a parte da evasão de divisas, em função de mau aparelhamento e falta de recursos de investimentos, que geram uma operação mais demorada e, por conseqüência, uma demora maior dos navios nos portos, como também a parte de estudo, inclusive, de custos que foi feita, há algum tempo atrás, onde foram verificados os custos, de fato, existentes nos portos.

Hoje, temos dois fatores de custos, nos portos, um que é realmente o custo portuário, onde os usuários pagam por todo o aparelhamento portuário e as decorações em terra; e um outro custo a bordo, ou sejam, os custos de estiva. E os estudos, à época em que estava na área de operações, demonstram que esses custos, inclusive, são bastante reduzidos se comparados com os custos a bordo. A Portobrás também está desenvolvendo um trabalho comparativo entre as tarifas portuárias, praticadas no Brasil, e as tarifas portuárias, praticadas internacionalmente. Esse é um trabalho que está sendo desenvolvido, acredito que seja concluído neste ano e vem demonstrar que os custos portuários, praticados, hoje, no Brasil, pelo caminhar desse trabalho, eles são mais baratos dos que os custos praticados nos portos estrangeiros.

Aproveitaria a oportunidade, que me foi dada pela Mesa, de colocar aqui, e voltando à minha área específica de atuação, na Portobrás, a importância, nesse contexto todo, das vias navegáveis interiores, no setor de transporte no Brasil. Hoje, a participação do transporte fluvial representa coisa da ordem de 1% do transporte interno do País, isso, se compararmos esses transportes com as experiências internacionais dos países principalmente desenvolvidos, onde a participação da navegação fluvial é grande, é comprovadamente eficiente e a custos mais baratos e com dispêndios energéticos bem abaixo das outras modalidades. Aproveitando esta oportunidade, gostaria de enfatizar para a Comissão de Transporte, que é um ponto bastante importante nesta Constituinte, começarmos a olhar com mais importância e a olhar, com realismo, o transporte hidroviário interior que, em todos os outros países, é responsável por uma parcela considerável de transporte e, no Brasil, até hoje, é incipiente. Costumo dizer que estamos atravessando uma fase, que é a história do ovo e da galinha. O armador privado não investe numa frota de navegação fluvial porque não existe a confiabilidade da hidrovia. Por outro lado, não se investe na hidrovia, porque não se tem a garantia de transporte do armador privado e nem a garantia da carga nesta hidrovia. Então, entramos num círculo vicioso que precisa ser rompido, e o passo primeiro é dotar nossas hidrovias da infra-estrutura necessária de transporte para atrás disso, virem os armadores e as empresas privadas, de forma a dotar a navegação necessária, indispensável, hoje em dia, para o próprio desenvolvimento do País.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Sérgio Naya.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA – Falamos aqui em subsídio ao armador, em equalização de preços. Falamos também em vida útil, em período de financiamento de um navio. Falou-se também em linhas deficitárias e navios obsoletos.

Em conversa recente com o ex-Presidente do Lloyd, fui informado de que certos armadores, na obtenção de

um navio, quase que entrava com a água. É uma expressão forte. Pergunto, que relação de percentual, governo e armador entram na aquisição de um navio? E a imprensa, também, tem noticiado uma inadimplência generalizada no sistema marítimo, o Lloyd, através de seu representante, confessa que, em auditoria recente, chegou a 285, 300 milhões de dólares. O que se passa, realmente, com a cabotagem? A preocupação dos parlamentares, acho que é válida, uma vez que essas empresas são concessionárias de uma licença outorgada pelo Governo. Por fim, qual a posição do Ministério dos Transportes?

O SR. LAURITZ V. LACHMANN: – A nossa empresa, até hoje, é a única empresa privada que encomendou navios depois da assunção, pelo BNDES, da gestão do Fundo de Marinha Mercante. Estamos construindo atualmente um navio **roll-on roll-off** para um serviço que nós temos, uma linha para a África Ocidental. Não é certo que o armador entra só com a água. Isso talvez possa ter acontecido no passado. O que sucedeu, na contratação desse navio, foi que, de acordo com as regras vigentes do Fundo de Marinha Mercante, o navio foi financiado, **a priori**, em 90%, deduzidos desses 90% uma lista de equipamentos importados, que o armador tem que assumir, tem que negociar o financiamento no exterior e tem que, inclusive, se fazer responsável pela desvalorização das moedas em face da moeda nacional. Então, nós temos que, no caso desse navio **roll-on roll-off** que estamos construindo no Estaleiro Mauá, a lista de importados atinge 8% do valor. Nós temos que entrar com 10% do custo total. Portanto de 20 milhões de dólares, nós, a Companhia de Navegação, estamos pagando, dos nossos recursos, 2 milhões de dólares ao longo do prazo de construção do navio, que é de dois anos. Então, o subsídio que BNDES nos concede, através do Fundo de Marinha Mercante, exclui os 10% que o armador paga dos seus próprios recursos e exclui, também, a lista de importados. De forma que o subsídio se aplica somente sobre a parte, excluídos os 17%, 10% do armador e 8%, melhor dito, da lista de importados. O subsídio foi discutido no Fundo de Marinha Mercante e nos foi concedido na razão de 20%. De maneira que esses 20%, então, se aplicam sobre a parte do financiamento nacional. Achamos que é pouco, mas naquela oportunidade não pudemos discutir. Estamos, agora, em fase final de aprovação de um navio de gás eteno. Será o primeiro navio para gás eteno construído no País. Moderna tecnologia, um navio que, inclusive, tem que liqüefazer as cargas a uma temperatura de 104 graus negativos. A lista de importados desse navio ascende a 27%. Com os nossos 10%, isso equivaleria a um subsídio aplicável apenas sobre 63% do valor do navio. Nós fizemos, inclusive, uma sustentação oral no Fundo de Marinha Mercante, reclamando contra isso e conseguimos que o estaleiro assumisse a lista de equipamentos financiados passando, então, a ser considerada pelo BNDES como fazendo parte do preço nacional do navio. Então, com isso, nós vamos ter um subsídio sobre 90%, os nossos 10% sempre excluídos. Depois de muita luta, tentando conseguir os 40%, que é o teto máximo previsto para subsídio pelo Decreto nº 1.801, nós, do BNDES, conseguimos 38,6%, vejamos a filigrana, não se pôde dar 40%, apesar de nós termos comprovado. Da Coreia, nós tínhamos um navio similar a 15 milhões e 660 mil dólares, quando o preço de construção dele é de 27 milhões de dólares. De maneira que o armador luta, realmente, para conseguir o subsídio. Nós não queremos uma ferramenta que, além desse subsídio de preço, da equalização de preço, mereça, ainda, um subsídio adicional. Nós temos que lutar pela nossa fatia de mercado. Nós temos que defender a economicidade da nossa atividade.

Mas, eu acho que é preciso abrir os olhos do Ministério dos Transportes, inclusive também do Conselho Di-

retor do Fundo, que eles têm que ser um pouco mais realistas em termos da concessão desses subsídios, haja vista a diferença extraordinária de preço que vigora entre estaleiros nacionais e estaleiros estrangeiros. E parece-me até incoerente que, de um lado, nós tenhamos uma montanha de dinheiro acumulado no Fundo de Marinha Mercante que, de acordo com uma palestra recentemente proferida pelo Engenheiro Márcio Forte, que é o atual Presidente do BNDES, vai chegar ao fim do ano com 25 bilhões de cruzados, ou seja, 1 bilhão de dólares, e, de outro lado, nós tenhamos armadores solicitando o que a lei deveria dar, que o Governo deveria dar para equalizar apenas o preço da sua ferramenta. Então, o armador não entra só com a água. Obrigado.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – A exposição de V. S.^a falava em termos recentes. Eu perguntei no passado.

O SR. LAURITZ V. LACHMANN: – Eu passo a palavra aqui ao Dr. Paulo Cotta.

O SR. PAULO COTTA: – Eu trabalhei no Fundo da Marinha Mercante; antes de ser funcionário de uma empresa de navegação, eu trabalhava no Fundo da Marinha Mercante e foi durante a época em que houve a transição da Sunamam para o BNDES. E trabalho nessa empresa há cerca de ano e meio. Quer dizer, o passado eu não vivi, eu ouvi falar. O que houve, realmente, é que no início da construção naval, da instalação do transporte marítimo brasileiro, as embarcações eram financiadas em até 95%. Isso foi no primeiro contrato, não sei nem mais a data, 1959. E o AFRMM, que era arrecadado, era 100% do valor do frete nas cargas de importação. E isso, de lá para cá, vem sendo reduzido e constrangido até hoje em dia, a nível de, como falou meu colega, ser insuficiente para equalizar o preço. Não é subsídio, vantagem para o armador. Eu insisto que isso é subsídio à construção naval. Não é subsídio ao transporte marítimo. Eu posso lhe dar um dado, por exemplo, que eu estive vendo recentemente. A minha empresa, a empresa para a qual eu trabalho, já pagou 252 milhões de dólares de financiamentos. Quer dizer, essa história de que entra com o mar, eu acho que há um certo exagero. No início dos transportes marítimos, realmente, os navios foram extremamente facilitados.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, eu formulei mais duas perguntas a respeito... O que se realmente passa na cabotagem e qual a posição do Ministério dos Transportes.

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Perdão, eu não entendi.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – É que a Imprensa tem noticiado – vou repetir, anotei aqui – uma inadimplência generalizada do sistema marítimo. O Lloyd aqui mesmo confessa a dívida em suas auditorias recentes de 285 a 300 milhões de dólares. O que se passa realmente na cabotagem? A preocupação dos parlamentares, eu acho que é válida, uma vez que essas empresas são concessionárias de uma licença outorgada pelo Governo. Qual a posição do Ministério dos Transportes com referência a essas empresas?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Eu peço perdão a V. Ex.^a, mas esse assunto escapa à Sunamam, hoje. Esse assunto será mais do Conselho Diretor do Fundo de Marinha Mercante e não é mais uma atribuição da Sunamam, que eu tenho a honra de estar aqui representando.

O SR. PAULO EURICO: – Eu creio que eu poderia tentar responder ao Constituinte. O que se passou na cabotagem, em termos da dívida que é advogada e badalada pelos jornais, foi que, em dezembro de 81, o Governo resolveu alterar a aplicação dos contratos. Havia um entendi-

mento pela Sunamam de que o reajuste das prestações, a exemplo do Sistema Financeiro de Habitação, fazendo um paralelo, não poderia ser tal que tornasse insuportável, em relação à receita, o pagamento daquela prestação; a mesma analogia que se faz em relação à equivalência salarial. O que aconteceu? A Sunamam muito bem entendeu, em face da conjuntura de fretes, e fretes não podiam ser ajustados, em consequência, a Sunamam tomou uma série de medidas no sentido de limitar esses reajustes. Quando, em dezembro de 81, o Ministro Cloraldino Severo determinou que se praticasse o contrato a partir da origem, ou seja, a correção da ORTN à origem, simplesmente as prestações quadruplicaram de preço, em alguns casos até 6 vezes maiores, dependendo do tipo do contrato e da época em que o navio foi entregue, o que tornou totalmente inviável a 99% dos armadores de cabotagem pagarem as suas dívidas. Foi só isso o que aconteceu. Uma falta de sensibilidade da autoridade no sentido de que aquele contrato já estava novado de fato, e tanto estava novado que diversos armadores entraram na Justiça. Alguns até vão ganhar a ação. Então, a autoridade tem, de ter um pouco de sensibilidade política para não deixar que isso aconteça: o armador ser forçado a entrar com uma ação para se defender de uma ação do Governo. Isso explica, em rápidas pinceladas, o que originou a dívida da cabotagem. Inclusive isto foi motivo da minha vinda aqui, eu estive com o Senador Mário Covas para levar esse assunto, porque o Ministro Funaro deu um voto para dificultar esse procedimento. Seguramente, vamos reverter esse processo. E a dívida da cabotagem será equacionada dentro de novos moldes, com juros diferenciados, com limitações com relação à tarifa, e assim por diante, e aí será possível pagar, porque ao armador não interessa ficar devendo, até porque é uma pecha, é uma nódoa que dificulta a sua comercialização. O armador, quando vai ao seu cliente, vai numa posição inferior, porque os jornais divulgam que ele é inadimplente, ele vai ao Banco e encontra dificuldades em negociar linhas de crédito. Então, não interessa ao armador perpetuar essa situação. Ele quer equacionar a dívida. Agora, para que ela possa ser equacionada, ela tem que ser viável. É impossível pagar aquilo que não se tem como receita. Esse é um ponto básico. Eu creio ter respondido à questão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Sr. Relator solicita a palavra e eu lembro o tempo que já permanecemos aqui.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – Eu gostaria de perguntar ao Almirante J. Aboim, representante da Sunamam, como é feito o procedimento de concessões de linhas marítimas e outorgado por quem. Quando a empresa solicita uma nova linha, essa distribuição é concessão ou qualquer armador pode transportar mercadorias para qualquer parte do mundo, ou tem linhas determinadas para transporte?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – V. Ex.^a se refere ao transporte internacional?

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – E mesmo cabotagem, também. Se eu tenho um navio, eu posso transportar mercadoria para o Rio Grande do Sul, ou para o Amazonas? É livre ou está determinado. Cada empresa pode transportar para parte da costa ou para o Oriente Médio, e quem faz o Oriente Médio pode fazer Canadá? E quem concede essas linhas, quem normaliza, qual o poder?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Na cabotagem, as linhas são concedidas pela Sunamam, atendendo a pretensões ou a pedidos das empresas, tendo em vista, naturalmente, o tráfego existente, se está servindo, se não está servindo, se há deficiência ou não, ou se há excesso de tonelagem oferecida, – porque seria um elemento per-

turbador, colocar-se muitas empresas em uma determinada linha, deixando desguarnecidas outras linhas necessárias. A tendência é de se fazer uma liberalização total da cabotagem, no sentido de que as empresas apenas informem à Sunamam as linhas que pretendem manter e os portos que pretendem frequentar. A Sunamam, evidentemente, precisa ter conhecimento dessas linhas e dessas intenções, para poder atender a reclamos de outros Estados ou de outras localidades que necessitem do transporte marítimo.

No transporte internacional, antigamente o Lloyd Brasileiro tinha o monopólio de todo o transporte internacional. Depois, foi aberto, em 67, às empresas privadas e foi feita uma avaliação das empresas em condições de participar dessas linhas internacionais e foi atribuída uma área a cada empresa. Cada empresa ficou com uma determinada, inclusive porque nela está a embutida "a seu crise tráfego e de uma maneira geral prevalece esse sentido de que o tráfego seja bem servido. E eu digo bem servido no sentido de não ser rem de deficiência ou de superabundância, em excesso, de praça oferecida, com prejuízo das empresas que estão navegando nessas linhas.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – Então, a Sunamam tem o poder discricionário. Ela pode dar, cortar ou aumentar uma linha. Ela tem esse poder?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Eu tenho muito receio desta palavra discricionária e acho que deve ser eliminada inclusive porque nela está a embutida "a seu critério" e isso é coisa que não é correta. Eu acho que os critérios devem ser claros, definidos e estabelecidos e devem atender a esse critério.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – Mas quem normaliza critérios é a Sunamam. Então, se ela normaliza, tem o poder de tirar uma empresa, colocar no Oriente Médio, colocar no Canadá, ou existe um cartel do tipo das Sete Irmãs, elas se organizaram e foram à Sunamam e a Sunamam normalizou aquilo de acordo com eles.

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Inicialmente, houve essa distribuição de linhas. Essas empresas estão prestando serviços relevantes ao nosso tráfego.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – Almirante, eu não estou entrando no mérito, se elas são boas ou más, nem estou questionando. Só estou perguntando quanto ao poder da concessão de linhas. Se eu hoje me associar ao meu colega Deputado, que é armador, e quiser uma nova linha, a quem me devo dirigir, quem vai me conceder essa linha. Se eu quero entrar no mercado, o que faço?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Ir à Sunamam.

O SR. RELATOR (Ulisses de Oliveira): – A Sunamam. Então, ela tem o poder direto, de vida e morte.

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Ela tem o poder de cumprir a lei.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – E quem faz a lei?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – O Congresso.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – O Congresso fez a lei e deu à Sunamam o poder. Agora, quem dá a autorização da lei? Se eu quiser uma linha nova para os Estados Unidos, hoje, para Los Angeles, quem vai me conceder essa linha.

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – A Sunamam considerará e, se houver uma empresa em condições de efetuar esse serviço, não há motivo de se negar.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – O julgamento de que a empresa tem mercado para ela e se ela é idônea ou não, cabe à Sunamam.

Uma outra pergunta: a Marinha de Guerra acha que certos problemas da marinha mercante decorrem de que ela não tem o controle da marinha mercante, está afeto ao Ministério dos Transportes. Se ela normalizasse, se ela dirigisse a política da marinha mercante, como faz a Aeronáutica, que dirige o DAC, que dirige a aviação aérea comercial, é normalizada, é concentrada pela FAB, o mesmo não acontece com relação à marinha mercante. Se a aviação civil é controlada, normalizada, fiscalizada pela Aeronáutica, por que a marinha mercante saiu do âmbito da Marinha de Guerra para o Ministério dos Transportes? Gostaria que o Sr. me respondesse.

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – Eu, aqui, preciso tirar o meu boné de Almirante, porque, na realidade, o transporte marítimo é uma atividade comercial que escapa às finalidades da Marinha de Guerra, e o Decreto-Lei nº 200 define muito bem essas atividades. Eu, apenas, diria que o transporte aéreo deveria caber ao Ministério dos Transportes. A posição seria reversa. Eu acho que o Ministério dos Transportes é que deveria controlar o transporte aéreo, também. Existem nos países sul-americanos, sobretudo na costa Oeste, Peru, Equador, Venezuela, onde a Marinha de Guerra é a autoridade marítima da marinha mercantil, marinha comercial. Evidentemente a Marinha de Guerra não se destina a fazer comércio. A noção de custo para a Marinha de Guerra tem um significado diferente da noção de custo para um empreendimento comercial. De forma que eu acho que envolver as duas coisas, distrair a Marinha de Guerra das suas obrigações, para vir dirigir uma atividade comercial, acho que não seria adequado, e creio que a situação atual, a meu ver pessoal, está correta.

O SR. RELATOR (Ulisses Oliveira): – Almirante, a sociedade brasileira, inclusive o Congresso, tem que analisar qual seria melhor, a viação aérea ou a marinha mercante. Porque uma é dirigida pelo Ministério e outra controlada por uma superintendência. Precisa-se saber quais os problemas são maiores, se é na aviação civil – inclusive amanhã estarão aqui conosco para debater isso – que é controlada por um Ministério e a outra não. Então, eu estou fazendo as perguntas a V. S.^a porque amanhã eu irei formular as mesmas perguntas aos representantes da viação comercial. A Marinha de Guerra, pelos seus porta-vozes aqui, dizem que os escândalos da Sunamam não teriam havido se a Marinha tivesse o controle da política mercante. Quer dizer, essa é a opinião deles. Não estou questionando, não sei se está certo ou errado.

Agora, a minha última pergunta: eu gostaria de saber, só para o conhecimento aqui, porque não consta da matéria constitucional. O Paulo Cotta disse que nós gastamos 3 bilhões e 500 milhões de dólares. Alguém falou isso. O que Brasil paga, como Receita de todos os transportes marítimos é de 3 bilhões e meio. Depois o mesmo Paulo Cotta falou que a participação brasileira nesses fretes é de 1 bilhão e 450 milhões de dólares. Qual é a parte do Lloyd e qual é a parte das empresas particulares? E de 50%?

O SR. ALMIRANTE J. ABOIM: – A posição seria de 50% dessa participação, por definição, porque ele participa em cada linha, na proporção de 50% do Lloyd e 50% da empresa privada, que, no momento, essa seria por definição.

O SR. CONSTITUINTE MAURO CAMPOS: – Sr. Presidente, em primeiro lugar eu queria manifestar o meu agrado em estar presente a esta reunião da Subcomissão

de Transportes, uma vez que sendo originário do setor, não participando ativamente desta Comissão, aqui cheguei um pouco atrasado por estar reunido na minha Subcomissão, onde eu sou titular. Então, eu queria apresentar a minha saudação aos meus antigos companheiros de marinha mercante, e dizer da satisfação de ouvir as exposições e de ouvir as respostas. Queria, de qualquer forma, apresentar duas perguntas, Sr. Presidente. Uma, em associação à pergunta colocada pelo Deputado Sérgio Naya, meu companheiro de bancada do PMDB mineiro, no sentido da questão da inadimplência. No nosso entendimento, a questão não foi respondida a contento, mesmo porque, como disse o Almirante, o Ministério dos Transportes aqui não está presente. Eu não sei se seria uma praxe normal, que poderia ser adotada pela Presidência da Mesa da Subcomissão, enviar esta pergunta ao Ministério dos Transportes, para que ele esclarecesse aos Srs. Parlamentares, uma vez considerando essa matéria de extrema relevância, porque, inclusive, é uma matéria que, no nosso entendimento pode estar ligada efetivamente à questão constitucional. Essa a primeira questão que eu realmente colocaria à Presidência da Mesa.

A segunda questão eu colocaria ao meu velho companheiro Maurício. Rapidamente eu consegui passar os olhos aqui, numa leitura em diagonal, de um trabalho apresentado dizendo que eu me associo a uma série de teses aqui apresentadas, e discordo fundamentalmente de um ponto, que eu gostaria de ter um esclarecimento maior. Acho e coloco esta questão, porque acho fundamental, do ponto de vista da matéria constitucional, porque ela trata de um problema, na verdade, um problema ideológico, um problema de posicionamento, de participação do Estado na economia. E a Subcomissão trata, efetivamente, desta matéria. Diz o documento apresentado pelo companheiro Maurício Santana diz o seguinte:

"O processo de sucateamento e desnacionalização da marinha mercante brasileira, vem sendo gradualmente aplicado, obedecendo às teses dirigidas pelo capital transnacional e monitoramento pelo Banco Mundial, ao qual eu me filio e subscrevo."

Eu teria uma discordância quanto ao monitoramento pelo Banco Mundial, mas é mais uma questão de forma do que de conteúdo. Entre essas teses figura o estímulo e a extensiva aplicação das bandeiras de conveniência, provocando não só a hemorragia de recursos, ano a ano para o exterior, mas inviabilizando os investimentos necessários à modernização das embarcações brasileiras. E eu continuo subscrevendo.

Aí, entra numa questão que diz respeito exatamente a uma empresa estatal brasileira, que é a Docenave, que, ao longo dos anos, tem adotado uma prática de associação, seja através de associação com empresas estrangeiras, seja diretamente usando o artifício da bandeira estrangeira, das bandeiras de conveniência. Eu gostaria, com a responsabilidade de representante do setor marítimo, que o companheiro analisasse essa questão, porque eu a considero importante do ponto de vista, como eu disse de início, ideológico, isto é, uma empresa estatal fazendo aquilo que a Federação de Marítima está condenando, ao mesmo tempo sabemos que as empresas privadas não têm esse poder. Ao lado disso, eu gostaria de complementar uma outra questão, no meu entendimento fundamental, que me parece que a Federação caminha para estatização da marinha mercante brasileira, quando, num determinado parágrafo, diz o seguinte: "Os financiamentos concedidos pelo Governo Federal às empresas de navegação, sejam condicionados a uma participação acionária na empresa, proporcional ao volume do capital financiado." Isso aplicado levaria certamente a um processo de estatização da marinha mercante brasileira.

São questões importantes que, do ponto de vista de Deputado Constituinte, eu gostaria de absorver e entender com clareza o pensamento do setor marítimo. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. MAURÍCIO SANTANA: – O Dr. Lachmann já tinha me colocado essa questão. Vamos começar pela participação acionária. Essa não é uma proposta só do movimento. É uma proposta de todo movimento sindical que vem das centrais sindicais, e que nós simplesmente adequamos, ela está incluída no documento básico de política mercante, e que o sindicato dos engenheiros, os metalúrgicos e os marítimos e estivadores entregaram e pediram. Então, a questão era de nacionalização. Como, na ocasião, ainda não tínhamos obtido os resultados da CPI e da Sunamam, os trabalhadores entendiam, e eu aí concordo com o Dr. Mauro Lucindo, que a proposta é muito abrangente, mas concordo que a questão desses débitos tinha que ficar protegida, através de um posicionamento do Congresso e até incluído na Constituinte, para que não ocorressem mais esses empréstimos e depois os escândalos, ou pelo menos, os pseudo-escândalos na marinha mercante, não se tornassem um poço sem fundo, e que, a exemplo de outros, dos escândalos da área financeira, não houvesse a responsabilização. E no caso da Marinha Mercante, tendo navios, estaleiros e tendo um patrimônio ainda remanescente dessa malversação, dessa má aplicação e até da fraude, o Estado pudesse tomar conta dele. Mas me lembrava também o caso do estaleiro EMAQ, que já tinha participação acionária do BNDES e assim mesmo o BNDES não se preocupou com o resultado final, que levou praticamente a liquidação do estaleiro EMAQ. Mas se os financiamentos são superiores ao patrimônio, ao capital dessas empresas, no caso das empresas de navegação, elas fatalmente seriam estatizadas, no caso da inadimplência, e isso se aplicaria a todas. Mas, a idéia é que o Governo permaneça e controle, de maneira mais efetiva, através do Congresso, a questão dos financiamentos, para que não ocorra o que ocorreu com a questão da Sunamam. A posição não é só dos marítimos, mas de todo o movimento sindical, que englobava metalúrgicos e, principalmente, essa proposta é do sindicato dos engenheiros, eu lembro-me muito bem que ela entrou na nossa proposta, porque é uma proposta unitária.

Agora, com relação à questão da Docenave, agradeço a oportunidade para voltar a este assunto. Nós consideramos isso um absurdo, e a nossa proposta também não está aqui na Constituinte, porque nós entendemos que não era matéria constitucional, mas é matéria de uma lei maior, já emendamos num projeto que tem de controle das estatais e de participação, para que os afretamentos sejam liberados pelo Congresso.

Então, eu faço um apelo, que fique registrado, porque estamos perfeitamente de acordo de que é um absurdo, no momento em que um deputado aqui presente, membro da comissão, tem um projeto que institui a taxação dos afretamentos, que é do Deputado Gustavo Faria, no momento em que todos nós condenamos esses afretamentos indiscriminados, que uma empresa como a Docenave, que é paga, que é uma empresa do Governo brasileiro, se associe a notórios grupos financeiros especialistas na exploração dessas bandeiras de conveniência, que nós chamamos de pirataria rediviva no mar, que uma empresa estatal faça isso. Segundo, que esses afretamentos não passem pelo crivo de ninguém, nem da própria Sunamam, acredito que passe. O Congresso Nacional tem que verificar essas associações, que eu entendo espúrias; os marítimos entendem que são espúrias essas associações, com grupo como da Clamar, da Williamson, grupo dinamarquês. Nós gostaríamos de rever essas concessões, de rever esses afretamentos e de pedir, realmente a atenção do

Congresso, para que não permita esse tipo de afretamento, principalmente numa empresa estatal. Já tínhamos uma emenda a um projeto que existe, se me recordo, do Senador Saturnino Braga, e lá está a emenda dos marítimos, no sentido de que essas concessões o sejam através do Congresso Nacional. Agradeço a oportunidade. Era isso que eu tinha a dizer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Cardoso): – Não havendo quem queira usar da palavra, nós agradecemos aos Constituintes que compareceram a esta Comissão, e debateram essa questão, e também aos expositores. E queremos registrar que, durante o desempenho desta Subcomis-

são, ela estará aberta para receber as contribuições por escrito, principalmente aquelas que não puderam ser feitas na oportunidade em que se dedicou especificamente para o assunto. Muito obrigado.

Lembro também que hoje, às 17 horas, nós temos encontro com o Ministro dos Transportes, e, às 18 horas ou 18 horas e 30 minutos, com o Ministro do Desenvolvimento Urbano.

Está encerrada a sessão.

(Levanta-se a reunião às 12 horas e 56 minutos.)

9º Reunião Ordinária

Às dezoito horas e trinta e cinco minutos do dia vinte e oito de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes: Expedito Júnior, Manoel Castro, Dirceu Carneiro, José Ulisses de Oliveira, Gerson Marcondes, Paulo Zarzur, Luís Roberto Ponte e Márcio Lacerda. Reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte para ouvir o Excelentíssimo Senhor Ministro do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente, Deny Schwartz havendo número, e dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente expôs ao Excelentíssimo Senhor Ministro a idéia da Subcomissão com relação às questões urbanas e concedeu tempo livre ao expositor. Usou da palavra o Excelentíssimo Senhor Ministro, que fez, inicialmente, um destaque à presença do Senhor Telmo Borba Mogadan, Presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e do Senhor Roberto Messias Franco, Secretário do Meio Ambiente. Após ter destacado, na Subcomissão, a presença do Deputado Horácio Ortiz, o Excelentíssimo Senhor Ministro falou sobre temas referentes à área do desenvolvimento urbano. Usaram da palavra, como interpelantes, os Senhores Constituintes: José Ulisses de Oliveira e Expedito Júnior. Em seguida, o Senhor Presidente concedeu a palavra ao Senhor Thomaz Correia, Prefeito da cidade de Porto Velho, Estado de Rondônia. Usaram da palavra, ainda, como interpelantes, os seguintes Constituintes: Manoel Castro, Senador Ronan Tito, Luiz Roberto Ponte e Gerson Marcondes. Com a palavra, também, para breve exposição, o Senhor Aristides Salgado dos Santos, Prefeito de Divinópolis, Estado de Minas Gerais. A seguir, o Senhor Constituinte Dirceu Carneiro fez colocações relativas à matéria em debate na reunião e, agradecendo a presença do Excelentíssimo Senhor Ministro, passa-lhe a palavra para as considerações finais. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, as vinte e uma horas e trinta minutos, antes da reunião anteriormente marcada, para amanhã, às nove horas, para ouvir as entidades convidadas, ligadas área de transporte aéreo e ferroviário. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e oito de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 28 DE ABRIL DE 1987, ÀS 18H 30MIN, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, DA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vamos dar início aos trabalhos desta Subcomissão, para esta reunião, onde temos a presença do nosso Ministro do Desenvolvimento Urbano e queríamos ressaltar a satisfação desta Subcomissão receber o Ministro, relativo à área que mais vai tratar esta Subcomissão e também agradecer a presença dos demais que estão participando aqui, deste encontro, além dos Constituintes.

Gostaríamos de enfatizar, rapidamente, alguma coisa para o que o próprio Ministro tem chamado atenção nas suas alocações. Frequentemente nós aqui estamos tratando da questão urbana, mais especificamente, nesta reunião, igualmente transporte; temos tratado em outras também, que o setor urbano, apesar de ter mais de 70% da população distribuídas num território de apenas 3%, e que é uma situação gravíssima para o nosso País, em termos de distribuição da nossa paisagem geográfica da questão humana, e também uma área muito mais violenta do que a agrária, muito mais complexa, com políticas de maior dificuldade, apesar disso, no entanto, tem visto e sentido que o que se debate pela imprensa, pelas tribunas dos parlamentos, das assembleias, normalmente favorecem em grande conta o espaço para o setor agrário, que não deixa de ser um setor importante, explosivo, até em certos aspectos, mas achamos que não está sendo dado o devido espaço para essa questão urbana, como disse, mais violência, em termos de violência, muito mais complexa em termos de equacionamento elas não estão dissociadas, é verdade, mas achamos que é preciso que se debata com mais seriedade, com mais profundidade essa questão.

A nossa última Assembléia Nacional Constituinte, naquele período o Brasil era um País agrícola, não tinha expressão maior na sua questão urbana, e, portanto, praticamente, não tratou dessa questão. Agora estamos vivendo num País praticamente urbanizado e que estamos reivindicando um espaço significativo, nesta nova Carta Mag-

na, onde a questão urbana deve estar presente em vários aspectos. É com esta idéia, Ministro, que gostaríamos de ouvi-lo como também continuar dispondo das informações da assessoria do Ministério naquilo que for possível, e naquilo que nossos Constituintes desta Subcomissão necessitarem e precisarem.

Gostaríamos de passar a palavra ao Sr. Ministro para fazer a exposição, e com a anuência do Plenário, dispensaríamos aquela formalidade regimental que nos limita a 20 minutos de exposição para posterior debate. Deixaríamos o Sr. Ministro livre para sua exposição e, também, combinaríamos o tempo necessário para o debate.

Com palavra o Sr. Ministro Deny Schwartz.

O SR. MINISTRO DENY SCHAWARTZ: – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Constituintes, o Senador Dirceu Carneiro já antecipou alguma coisa a respeito do que pretendemos dizer aqui sobre a importância do problema do desenvolvimento urbano.

Mas, antes de qualquer explanação, gostaria de apresentar aos Srs. as pessoas que, a nível de Ministério, estão empenhadas nas questões urbanas.

Convidamos para estarem presentes, depois os Srs. poderão convocá-los, quando necessário for. Temos o Dr. Telmo Magadam, Presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos; temos também, não é bem desta Subcomissão, mas as coisas se inter-relacionam; o nosso Secretário Especial de Meio Ambiente, que é o homem, a nível de Brasil, que deve cuidar das questões de meio ambiente, Dr. Roberto Messias, que está presente; temos diversos outros assessores, inclusive o nosso Assessor Parlamentar, que é o Dr. Idail Gonsino, que nos representará junto aos Srs. quando necessário for, é o nosso intermediário, quando necessitarem das coisas do Ministério. Temos diversos outros assessores jurídicos, companheiros de luta.

Gostaria de começar dizendo que até o nome desta Subcomissão demonstra o desconhecimento do problema urbano brasileiro, quando se mistura a questão urbana, desenvolvimento urbano com transportes, já demonstra que fica aquela sensação do que sobrou, sobrou a questão urbana e transportes, que não podendo encaixar em

outro lugar, vamos encaixar nesta Subcomissão; são coisas bem diferentes, e a questão urbana engloba transporte também, mas o transporte específico que é o transporte urbano, e falar em transporte urbano é falar em desenvolvimento urbano, em questão urbana.

Quando se mistura ferrovia e hidrovia, e eu fui secretário de transportes, não tenho nada contra os transportadores e nem quem trabalha em transportes e fomos até contemporâneos, à época, com o Deputado Ortiz, que aqui está presente, e éramos secretários, ele em São Paulo e eu, no Paraná. Então não há nada contra o transporte, a verdade é que fica a sensação de que, de repente, novamente a questão urbana, como vem ocorrendo em toda a história brasileira, ela não é bem conhecida.

Os Srs. podem procurar nos programas dos nossos Partidos que não verão muita coisa em relação à questão urbana, e se procurara nas Constituições, os Srs. verão que apenas agora, no final, nessa última Constituição, ainda vigente, é que se passou, e autoritariamente, a falar da questão urbana, quando se limitou, quando se definiu, autoritariamente – por isso não tem dado certo – as nove regiões metropolitanas brasileiras, cujas coordenações, todos nós temos de reconhecer, não têm força alguma, não têm expressão alguma, e por isso mesmo demonstra que a Constituinte, os programas dos partidos políticos ainda não levaram em conta o grave problema do meio urbano.

Podemos dizer, e temos aqui o Secretário Executivo do Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano, Dr. Gervásio, que inclusive esses Conselhos deveriam ser mais práticos e mais pragmáticos neste País e fazer uma revisão total, porque na hora em que se começa a falar em participação, se inventa um Conselho. Acho que o grande Conselho é esta Casa aqui, isso é um ponto de vista; quando a gente não quer resolver um problema inventa um Conselho; duvido dos Conselhos de que estejam funcionando, e até eu que tinha uma impressão positiva do Conselho Monetário Nacional, não com suas resoluções, mas quanto a sua atuação, retirei, porque sou membro do Conselho Monetário Nacional e a maioria dos votos são feitos **ad referendum**. Então, parece-me que, de repente, a gente acha que tem um Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano e está resolvendo o problema. Não, está é juntando uma porção de pessoas, as mais dedicadas possíveis, teorizando, mas que, de fato, essa teorização não é levada à prática, não é levada até lá ao último recanto do nosso País onde tem um núcleo urbano.

Acho que não é demais repetirmos aqui o que é do conhecimento dos Srs. Essa falta de conhecimento e interesse pelo problema urbano está arraigada culturalmente e pelo nosso desenvolvimento. Em 1945, tínhamos 30% da população brasileira na cidade, 70% no meio rural; em 1985, esses percentuais se inverteram e hoje, temos 72% da população vivendo nas cidades e apenas 28% no interior.

É convicção minha, também, e não é só minha, que esses percentuais não vão ser alterados. Se

conseguirmos uma reforma agrária, a melhor possível, para segurarmos as pessoas no interior, não deveríamos os que estão na cidade para o interior e continuaremos ainda tendo algum fluxo do interior para a cidade. Essa observação é importante e não é minha, é um estudo da ONU, é um relatório da ONU que, recentemente, demonstrou sobejamente que o homem virá para a cidade. E, paradoxalmente, no Brasil, nós não estamos percebendo isso, e aí vem o traço cultural, e é tão cultural que quem lhes fala é um homem rural, hoje, investido numa posição de desenvolvimento urbano. E a maioria de nós, e me permito ainda me considerar Deputado, não sou mais, mas já fui, nós políticos temos uma predileção muito grande pelo meio rural; aí, inclusive, vemos Deputados nascidos dentro do Rio de Janeiro, na praia do Flamengo – constatei isso num ilustre Deputado, hoje Constituinte – que apesar de ter nascido, ter quatro ou cinco gerações dentro do Rio de Janeiro, de repente, à época de eleição, aparece com três prefeitos da Região Norte do Rio de Janeiro.

A grande verdade é que nós, culturalmente, puxamos muito para o rural porque é muito mais fácil pedir votos lá num pequeno distrito, onde às 3 horas da tarde, de uma quinta-feira, sem ser feriado, a gente reúne os companheiros para fazer nosso discurso; é muito mais fácil isso, é muito fácil para um prefeito do interior que pode estar disponível do que chegarmos na grande São Paulo, na grande Rio de Janeiro ou aqui mesmo, e no final do expediente, cansativo, às 6 e meia da tarde, o cidadão com a idéia de ter duas horas pela frente, ainda, de deslocamento, e querendo fazer um comício; isso nos leva, a nós políticos, a nós parlamentares, a procurarmos o meio rural.

Dai aí a afirmação do nosso Presidente da Sub-comissão quando diz que a maior parte dos pronunciamentos, mesmo a nível de Congresso é voltada para o meio rural.

Esse relatório da ONU me parece muito claro, quando diz que a urbanização é um fenômeno irreversível e mundial. E a explicação é muito simples. O poder político acaba na cidade, o poder político está na cidade, mesmo o vereador eleito pelo distrito acaba vindo morar na cidade e mesmo o Deputado do interior acaba legislando mais em função da cidade do que do interior. Com isso, acabamos tendo uma política econômica voltada para o interior, que não proteger o interior; queremos comprar sempre o produto porque o interior produz mais barato e vendemos o que a indústria da cidade produz mais caro; como nós nos urbanizamos, acabamos, infelizmente, essa é a realidade, e cada vez mais há o êxodo rural. Por isso a reforma agrária não tem dado certo não ser nos países que fizeram revolução agrária, caso dos países socialistas; as reformas agrárias, normalmente, não têm tido muito êxito; uma que foi feita através de uma revolução, é o caso do México, está lá a Cidade do México a demonstrar claramente que não adiantou a reforma agrária, porque a população, hoje, está vivendo na Cidade do México, que parece que terá no ano 2000, 30 milhões de habitantes, e quem conhece a Cidade do México sabe que é uma grande favela, e ao mesmo futuro estão fadadas as grandes cidades do Terceiro Mundo, inclusive, a nossa São Paulo e Rio de Janeiro; São Paulo sendo a segunda cidade do mundo com 24 mi-

lhões de habitantes no ano 2000, e nós já sabemos o que está acontecendo, hoje, em São Paulo, com as invasões etc., para falarmos das cidades maiores.

Por isso, nos parece que esta Subcomissão, enquanto desenvolvimento urbano, tem uma importância para inserir na nossa futura Constituição, uma importância primordial, não só por tratar da maioria absoluta dos cidadãos brasileiros, que vivem nas cidades, mas também por se tratar de um fenômeno, segundo a ONU, e é o que penso também, porque iniciei minha carreira profissional fazendo reforma agrária, distribuindo títulos de terra, distribuimos mais de 40 mil títulos, exatamente, na região onde hoje existe o maior número de sem-terras no meu Estado; essas pessoas receberam o título e foram expulsas pelo preço do feijão, pelo preço do porco, pelo preço do milho, sempre abaixo dos preços para favorecer as cidades.

Nesse descompasso falamos muito que precisamos desenvolver o meio rural, no que aí o homem ficará lá, Paraná é exemplo, São Paulo é exemplo; São Paulo era de pequenas propriedades, médias propriedades com eletrificação rural, com telefone, com asfalto, com escolas tão ruins quanto às das cidade, porque as nossas escolas, todos sabemos não são boas, e o Paraná agora, mais recentemente, só no Governo anterior do Governador José Richa, foram feitas 120 mil ligações de energia elétrica a pequenas propriedades e que hoje, inclusive, são vendidas porque o que retira o homem do campo é o preço do seu produto.

Então, os Senhores se defrontam com o problema do aumento indiscutível da nossa população urbana. E óbvio – e quero também deixar muito claro – sou um dos que lutam para que tenhamos uma reforma agrária, mas acreditando sempre que essa reforma agrária vai evitar que a urbanização seja mais rápida do que está, ela poderá conter um pouco mais o homem lá para podermos tentar resolver os problemas urbanos que já estão aí para todos nós vermos; quem duvidar basta fazer um passeio nas cercanias de Brasília, cidade projetada para 500 mil habitantes, o seu Plano Piloto está com 600, mas está com 1 milhão e 600 na sua periferia; e começam a aparecer problemas da seguinte monta: a ONU prevê. Brasília com 4 milhões de habitantes no ano 2000. É só fazer uma pergunta: de onde virá água para 4 milhões de habitantes? São Paulo, ontem à noite ouvíamos uma declaração de um engenheiro, no Instituto de Engenharia, São Paulo não terá água para os tais 24 milhões de habitantes. Começam problemas, assim, que a gente, normalmente, não se apercebe, mas que indiscutivelmente virão criar dificuldades a todos nós.

Nos grandes temas da nossa Constituinte temos os temas de ordem econômica, de ordem social, a organização do Estado e o sistema tributário; e em todos esses grandes temas se insere alguma coisa do desenvolvimento urbano. Pela ordem. A questão da ordem econômica, por exemplo. Há necessidade de um novo regime da propriedade imobiliária urbana, com novos instrumentos jurídicos para maior controle do poder público sobre a propriedade privada. Quando a gente fala isso aí, imediatamente, alguns setores começam a ter calafrios. Acontece que vamos distinguir bem a terra urbana e a terra rural. Na

terra rural, o agricultor joga o seu adubo, seu calcário na sua terra, ele a valoriza, com seus recursos, a eventual valorização que a sociedade pode trazer a ele é uma estrada que valoriza um pouco o seu terreno: enquanto que no meio urbano a sociedade valoriza totalmente, é a grande responsável pela valorização de um lote urbano. Se esse lote não tiver luz, não tiver energia, não tiver a rua, o asfalto, o abastecimento de água, de esgoto, ele não tem valor; além disso, o valor de uma propriedade rural a gente planta um hectare de milho, posso melhorar esse hectare de milho com insumos etc., posso produzir mais milho nesse terreno, enquanto que no meio urbano, num terreno de 10 x 20, posso fazer 200 metros quadrados de construção, posso fazer 400, 800, posso fazer múltiplos desses 200 porque posso empilhar, posso usar mais esse solo urbano, por isso é que essa propriedade privada urbana tem uma característica diferente da propriedade privada rural. E aos Senhores caberá achar o caminho para termos o verdadeiro valor do que é propriedade privada nesse terreno, e o que é propriedade coletiva, propriedade da sociedade, da coletividade, que melhorou este terreno, que deu as condições para que este terreno fosse ocupado, inclusive não só na sua superfície, mas inclusive verticalmente. Isso para citar um dos inúmeros aspectos da diferença entre a propriedade urbana e a propriedade rural.

O direito de construir de fato. Sempre digo que a propriedade urbana já não é de certa maneira limitada. Não existe propriedade privada na sua verdadeira acepção da palavra no meio urbano. Mesmo hoje ela é limitada. Porque a coletividade, através de seus órgãos, através de sua Prefeitura, já limita o uso desse solo urbano. Não estou dizendo nada de novidade, apenas que não podemos continuar, sob pena de estarmos constantemente sofrendo invasões, sofrendo com problemas o cidadão cada vez mais longe do seu local de trabalho, com problemas de transportes. Não poderemos continuar tendo vazios urbanos, que no Brasil chegam a 60%. Em 1980, só os perímetros urbanos das nove regiões metropolitanas permitiriam, se lá usássemos todos os terrenos vazios, nesses perímetros já urbanizados, poderíamos dobrar a população das nove regiões metropolitanas.

É impressionante, e os Senhores, por favor, procurem observar, quando passarem mesmo em cidades pequenas, no interior, o número de lotes vazios que estão ali para uma especulação imobiliária. Há que se achar formas eficazes, de que o cidadão possa ter sim seu terreno vago, mas que pague à sociedade o direito dele ter esse lote vago. Eu dizia ontem em São Paulo que, se o cidadão quiser ter um lote vago na Avenida Paulista pode tê-lo na Avenida Paulista, mas deve pagar à sociedade, através de tributos, de uma forma tal, que faça com que aquele cidadão que vai ter que morar mais longe, porque ali não está sendo usado, possa ter um sistema de transportes urbanos, um sistema de lazer, um sistema de escolas, fora desse centro, no caso de São Paulo.

Na ordem social, no tema da ordem social, achamos, e estamos separando documentos para trazer a esta Subcomissão, isto é apenas um esboço que estamos discutindo, um documento para discutir com os Srs., estamos abrindo aqui uma

discussão com os Srs., que o acesso à moradia é um direito inato ao cidadão. Este me parece um princípio básico.

Se lêssemos a atual Constituição, naturalmente todos a conhecem – ontem um cidadão fez questão de ler, em um debate, o direito que está assegurado pela Constituição ao cidadão, entre outros, além do direito ao lazer, tem o direito a férias. E todos sabemos que isto não é uma verdade. Por isso, esse princípio não pode ser apenas um artigo, um parágrafo da Constituição. Mas o acesso à moradia do cidadão temos de ter como um norma, é um direito do cidadão ter um pedaço de chão no País.

Antes das invasões em São Paulo fui procurado por uma comissão de favelados de São Paulo, que veio aqui com um padre e uma freira, com 4 Prefeitos e um Deputado, e que me propuseram; "Não queremos invadir. Não queremos de graça. Queremos que os Srs. descubram uma maneira para podermos ocupar um pedaço de chão, porque nós queremos pagar".

Mas, infelizmente, quando se vai desapropriar uma terra, a situação jurídica é de tal maneira, os problemas jurídicos são de tal maneira que isto acaba não sendo possível. Vamos ver inclusive absurdos, como a própria União, através de áreas do Exército, através de áreas do Serviço de Patrimônio da União, através de uma série de órgãos federais, de órgãos estaduais, de órgãos municipais, detendo grandes áreas de terras desocupadas ou invadidas e não regularizadas.

Por isso partindo do princípio de que o acesso à moradia é um direito do cidadão, e que não é apenas habitação, há que se ter uma articulação com o saneamento básico, com o transporte, com saúde, com educação, recreação e lazer, e também o trabalho, chegamos à conclusão que a nossa Constituição vai ter, como normas gerais, que estabelecer mecanismos ágeis para que as ações no Judiciário, para que as desapropriações sejam possíveis dentro daquilo que a nova estrutura urbana deste País está a necessitar.

Nós também citamos, neste item de ordem social, o direito que tem o cidadão a ter um **habitat** digno, porque nada adianta dizermos que aquelas pessoas que moram em palafitas, que moram em cima de charcos, nas regiões inundáveis da cidade, realmente estejam habitando. Há que haver uma convivência inclusive com o meio ambiente, e daí algumas sugestões que fazemos, e que aqui estamos passando rapidamente.

No grande tema Organização do Estado me parece estar o grande desafio, como também a inteligência e a capacidade dos Srs. Constituintes.

Vamos fazer apenas uma figura. Não podemos continuar tendo o Prefeito de uma cidade de 2 mil habitantes e o Prefeito de uma megalópole com o mesmo, digamos, **status**. Por isso existem tentativas do Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano, por exemplo, e de outros órgãos, de tentar fazer não porque um Prefeito seja mais do que outro, entendamos, eu mesmo me orgulho muito de ter sido Prefeito, exatamente, de uma pequena cidade, porque os problemas são diferentes. Por isso uma classificação já, obviamente, não estará inserida na Constituição, mas que para podermos ver a situação, que é a divisão entre cidades de pequeno porte e cidades de porte médio, e aí já surge uma outra entidade, que não é bem cidade, são os aglomerados urbanos, cida-

des conturbadas, com 2 Prefeitos e com atividades diferenciadas, e disso passaríamos à região metropolitana, com 20, 30 cidades em volta de uma Capital, ou com 10, 15 cidades-dormitórios, em torno de uma Capital administrativa, e ao lado de cidades altamente industriais, com riquezas sendo geradas em São Bernardo do Campo, com a riqueza sendo gerada na Cidade de São Paulo, mas com o cidadão morando em Franco da Rocha, cidade-dormitório. Então, vemos aí que passa a existir, e ontem me perguntaram e não sei, com toda a sinceridade, existe uma Comissão no Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano com maiores estudiosos e cientistas do assunto, e nenhuma das propostas que vi até hoje resolve o problema. Temos Municípios em tomo das regiões metropolitanas, que de repente vêem seu território diminuído, porque ali é um reservatório de água da cidade maior, ou ali é o reservatório do lixo da cidade maior.

Então esse é um outro desafio que fica lançado. Como resolver, criar um nível intermediário de poder entre o Governo do Estado, entre o Governo do Município, ser um Governo da região metropolitana, um Governo da região do aglomerado urbano. Como fazê-lo? E um dos grandes temas de discussão, e que, apesar de termos mandado procurar em outros países – e aí vem o problema cultural, na Alemanha, por exemplo – como é que se trata o problema; não temos uma definição. Temos propostas, e que os Srs. receberão e que terão, tenho certeza, muita dificuldade de definir como compensar cidades que são separadas meramente por uma rua, mas com atividades diferenciadas, e que com isso têm níveis de vida diferenciados.

Temos também dois outros níveis que, creio, serão problemas para os Srs. Nem sei se constará da Constituição, mas a própria Constituição terá de antever, por leis ordinárias posteriores, a questão das macrorregiões dentro do País. Será que o Nordeste é o Nordeste mesmo que está aí? Será que o Sul é o mesmo que está lá, a Região Sul, isto que está dividido? E as microrregiões, materializadas pela reunião de municípios hoje já quase que naturalmente via prefeitos, formando as suas organizações microrregionais, e que poderão ter um papel administrativo importante. Porque muitas das ações municipais, no momento em que, acredito, sejam pontos de vista de todos nós, no momento em que possamos descentralizar da União e dos Estados, muitas ações terão de ser feitas por regiões microrregionais. Agora mesmo estamos tentando induzir as regiões microrregionais, as Associações de Prefeitos, a formarem as suas companhias de habitação, que na verdade não caberiam numa pequena cidade, mas que cabem, perfeitamente, num grupo de 10, 15 municípios, organizados numa microrregião. Será um outro estágio que nos parece também virá à tona nessas discussões.

E, finalmente, no grande tema Sistema Tributário está a grande briga. Tenho comigo que estamos todos errados. Eu, como Prefeito, tenho a felicidade de já ter passado nos três níveis de poder. Quando era Prefeito eu criticava muito o Estado que não dava dinheiro e não tinha nem conhecimento de que a União poderia me dar. Passei para o estágio de Estado e ficava brigando contra a União, achando que o prefeito não aplicava bem seus recursos. E agora, na União, acho

que a União e que está correta e os outros todos estão errados.

Então, com esta visão dos três níveis do poder acho, inclusive, que os movimentos que têm sido feitos, movimentos válidos, e que têm, inclusive, induzido a soluções outras, mas não têm sido bem claros. Quando o prefeito se reúne e pede mais dinheiro para o Fundo de Participação dos Municípios ou dos Estados, fico a lembrar que fui prefeito numa época muito interessante. Fui eleito em novembro de 1968, quando o prefeito ainda recebia 10% do Fundo de Participação dos Municípios, e no dia 5 de dezembro de 1968 veio o famigerado AI-5, simples e puramente alegando que os prefeitos faziam chafarizes, e baixaram esta cota para 5%. E eu administrei meu Município com 5% do Fundo de Participação dos Municípios, tendo já, ao assumir, a expectativa de que o outro Prefeito trabalharia com 10%. Passaram-se os tempos e hoje estamos com 17%. E os prefeitos alegam que precisam de mais, e eu acredito que precisem mesmo de mais. Acontece que quando se pede isso, nesse bolo, estamos tirando de um bolo só, de um bolo que é finito e que esta altamente onerado com a dívida externa, onerado com os subsídios. volta e meia brinco com os prefeitos e digo-lhes: Bom, vamos fazer o seguinte, vamos aumentar o Fundo de Participação de vocês, mas em compensação tiramos o subsídio do trigo, e vocês passam a subsidiar o trigo nos seus municípios. Porque o dinheiro que é do subsídio do trigo, vai daqui de Brasília, é da centralização. O dinheiro do subsídio do álcool, não estamos dizendo se ele é válido ou não, estamos dizendo que a União devolve, através de subsídios, também alguma coisa ao município, devolve, através de uma construção hidrelétrica, através da energia, alguma coisa ao município. E essa deverá vir à tona. Porque, do nosso ponto de vista, a grande reforma tributária para os municípios é um pouco diferente. Exemplifico. Agora mesmo nós poderemos fazer, os Srs., enquanto Congressistas, poderão fazer, está em discussão, inicialmente uma discussão não a nível de Congresso, a nova Lei do Inquilinato, porque estou desesperadamente tentando inserir um artigo só, que é:

"O valor do aluguel não pode ser superior a 1% do valor venal do imóvel." Por que isso? Porque hoje, a maioria das prefeituras, inclusive, não se interessam em cobrar o Imposto Predial Territorial Urbano, ou ele é muito pequeno. Quando um prefeito resolve cobrá-lo, imediatamente, as reações são muito grandes. Estamos vendo isso agora em Curitiba, quando a Câmara de Vereadores impediu a Prefeitura de aumentar o seu imposto não as alíquotas, mas atualizar o valor venal. Vimos, em compensação, uma cidade de Minas Gerais, seu prefeito chegou com um ilustre Parlamentar me pedindo três milhões de cruzados para fazer uma determinada obra na cidade. Poucos dias depois, ao abrir a revista **Veja**, estava lá prefeito todo bem fotografado, dizendo que seu município não se cobraria mais Imposto Predial Territorial Urbano, nem Imposto sobre Serviços. Isentou todos os impostos municipais, taxas nem nada, isentou todos os impostos municipais, mas estava correndo a Brasília para pedir três milhões de cruzados para arrumar um córrego que impedia aquela cidade.

Então, por que esta proposta, por exemplo, em que o valor venal seja parâmetro para o aluguel máximo daquela cidade, por que isso? Porque, primeiro, vamos descentralizar, e não há por que vai o Congresso e Presidente da República e seus Ministros estejam discutindo o valor do aluguel, querendo legislar sobre o aluguel, que, obviamente, não é o mesmo em Teresina, São Paulo e, Porto Alegre, não tem os mesmos parâmetros. Quem pode dizer isso é a prefeitura, a Câmara de Vereadores, as Associações de Moradores, na é que vão ver qual é o valor venal desse imóvel. Ao fazermos isso, nós estaríamos como que obrigando, porque ai interessa ao proprietário declarar o valor venal, e quem vai decidir qual esse valor será a comunidade, via seus órgãos; ao fazermos isso poderíamos transferir um imposto, que é muito mal cobrado neste País, que é ai, o Imposto de Renda sobre a valorização imobiliária. E ninguém melhor do que a prefeitura poderia ter esse imposto para si. Esse sim é um imposto de direito daquele município, daquela cidade. Porque o imposto é gerado pelo trabalho daqueles cidadãos. Se houve uma valorização do imóvel, em determinada cidade, se deve isso àquela sociedade. Então porque não esse Imposto de Renda sobre esse ganho ser exatamente daquela comunidade? Parece-me que esta é uma maneira de mudarmos a visão atual da questão da reforma tributária, e que, indiscutivelmente, só teremos meios urbanos desenvolvidos, se tivermos municípios fortes política e economicamente.

A grosso modo, Srs. Constituintes, essas são algumas das preocupações que temos enquanto desenvolvimento urbano é assunto exclusivo e que, de certa maneira, passa quase que despercebido por todos nós.

Quando se comete uma violência rural, quando um posseiro é morto, a imprensa, até, talvez, pela novidade, divulga aquilo intensamente. Vejam como os próprios urbanos ainda não se conscientizaram dos seus problemas.

Ontem, nessa palestra que fizemos em São Paulo, alguns moradores de bairro nos entregaram – infelizmente eu não trouxe – mas nos entregaram uma manifestação da Pastoral Urbana. Ai, para exemplificar a violência que existe no País, pela existência dos menos favorecidos pela sorte, davam os números de quantos padres já morreram na luta agrária, quantos posseiros, enfim, quantos policiais. Eu me lembro que morreu um padre, morreu não sei o que. Os números são, assim, altamente significativos, porque uma morte só que houvesse por essas razões já seria muito. Mas aquilo que consta ali é o que se mata no Brasil, por dia no meio urbano, pela violência do tráfego, pelo stress de todos nós, pela poluição que nós geramos. Violências essas que se não matam na hora, matam ao médio prazo.

Portanto, a missão dos Srs. nesta Subcomissão me parece vital para um país que se urbaniza como o nosso. Nós, no Ministério, com os nossos assessores, estamos e estaremos à disposição dos Srs. Constituintes, Sr. Presidente, para, dentro das nossas possibilidades, assessorarmos naquilo que foi possível, a esta Subcomissão, talvez a que tenha as maiores dificuldades para chegar ao final, porque realmente o problema urbano é um ilustre desconhecido.

Eu acho que estamos vivendo exatamente na cidade símbolo da desorganização urbana do

país, até por traços culturais. Afinal de contas como eu disse, Brasília foi projetada para ter 500 mil habitantes, está com um milhão e seiscentos, vai chegar a 4 milhões. Não se vislumbram novos empregos, não se vislumbra de onde se trará água, não se vislumbra o que fará essa população. E foi uma cidade projetada, foi uma cidade pensada, foi uma cidade e é uma cidade onde, por incrível que pareça, nós temos o problema de invasões, quando todas as terras eram ou são na sua maioria do próprio Governo. É inadmissível que, numa terra que é do próprio Governo, nós não tenhamos tido a capacidade de orientar e tenhamos que conviver com as invasões.

Por isso, aqueles que por ventura discordem, quando a gente fala da propriedade privada controlada no meio urbano, nós temos que fazer uma autocrítica. Nós, mesmo governantes, não sabemos controlar as áreas que temos. Por isso não é um problema só de quem é a propriedade, é um problema de que nós não sabemos ainda entender as nossas cidades. Por isso, nós, mesmo parlamentares, pelo menos eu falo por mim, quando a gente tem que fazer um comício, prefere ir lá no distrito, lá na pequena cidade e nunca na frente da fábrica. E, ontem, eu acho que passei um atestado a todos nós que estávamos lá: um cidadão, na presença de uma associação de bairro levantou e disse: os técnicos do Governo, infelizmente, têm medo de ir à favela discutir conosco os nossos problemas. E é uma grande verdade. Eu confesso que eu também tenho certo temor. E o impressionante disso tudo é que eu nunca soube de uma violência física a quem quer que seja que tenha ido a uma favela. Nunca houve essa violência física, mas parece que temos uma prevenção contra esses nossos irmãos que gritam e gritam com suas razões.

Eu estou à disposição e os Srs. quiserem fazer alguma pergunta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o relator, para indagações.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Ministro, eu que queria fazer, inicialmente, não indagações, mas considerações apenas política e a respeito do pronunciamento de V. Ex.^a.

Primeiramente, eu gostaria de dizer com relação à prefeitura. Não é problema de matéria constitucional, mas apenas V. Ex.^a citou ai, o problema dos nossos prefeitos do interior de todo o Brasil. Eu como sou de um Estado que tem o maior número de prefeituras de todo o Brasil – 728, em Minas Gerais e eu conheço, sou votado no interior, conheço o problema mais de perto. Lá em Minas, e me parece que em grande parte do Brasil, em todos os Estados também, os maiores clientes do meio de comunicação de massa são as prefeituras do interior. Prefeituras pequenas veiculando matéria no "Jornal Nacional", na novela das oito da "TV Globo", caríssimas.

Esse prefeito que V. Ex.^a citou há pouco, de Minas Gerais, que a V. Ex.^a viu na Revista **Veja**, ele já veicula há quatro anos, diariamente, na TV **Globo** propaganda da sua cidade. Ele isentou a sua cidade dos impostos, mas ele veicula, transmite jogos de futebol em todos os canais de televisão de Minas Gerais. Então, como é que esse prefeito vem a Brasília pedir verbas ao MDU, para a sua cidade, se ele gasta quase que isso por mês de propaganda?

Perguntaram há pouco tempo onde mora o prefeito?

É onde estiver o carro mais bonito da cidade.

Na cidade do meu Estado, me fala outro deputado de outra parte do Brasil, que os prefeitos têm os melhores carros. No ano passado, Sr. Ministro, tinha um prefeito pedindo para eu arrumar uma verba de cem mil cruzados para ele. Ai ele estava nervoso e falei: É muito fácil, seu carro é Santana; vale trezentos, você o vende, compra outro por cem, que anda a mesma coisa, e o Sr. leva duzentos para casa. Logicamente que ele não gostou e eu perdi os seus votos, mais eu falei.

Então essas são situações, e segundo me falaram hoje Deputados de outros Estados que lá em Minas Gerais, a principal casa noturna é mantida pelos executivos, prefeitos municipais que vão a Belo Horizonte ficar dois três dias e levam o vereador e tal.

Então o problema com essas campanhas todas para a reforma tributária, que eu acho Justo, mas tem essas correções que tem que se fazer. Acho que a maneira primeira, preliminar, era fazer uma reformulação dos Tribunais de Contas do Estados. Só a partir de uma maior autonomia, de um poder imperativo desses Tribunais, com uma fiscalização maior, e com a punição desses maus prefeitos esses que gastam o dinheiro público, é que aí sim, poderá haver uma participação maior na receita para os municípios. Há um desvio dos grandes e eu não estou falando em corrupção, não. Depois que foi implantado no Brasil, de 1964 para cá o sistema que eu chamo revolucionário, houve uma transformação da mentalidade brasileira. Foi que os corruptos passaram a ser admirados os corruptos passaram a ser modelos, passaram a ser a aspiração de uma parcela da população brasileira. Então, aquele dirigente mais corrupto passou a ser símbolo. Não são todos, mas isso levou uma faixa grande de dirigentes de empresas públicas e prefeituras do Brasil a acompanhar esse dirigente de órgãos públicos que, através dos meios de comunicação, foi do conhecimento público que eles eram corruptos.

Então, esse sucesso fácil, essa riqueza fácil, levou a mudar da mentalidade de uma certa parcela da população brasileira. Não todos mas uma parcela considerável.

Então, eu vejo que só com a democracia plena, com os meios de comunicação, com as denúncias constantes, é que nós poderemos criar uma nova mentalidade, novos valores de homens públicos brasileiros.

Agora, eu gostaria de fazer considerações a estudo que V. Ex.^a tem de que o imposto de transmissão seja privativo das prefeituras, eu acho que fica difícil a sua aplicação. Por quê? Porque nas pequenas e médias cidades brasileiras e isso tanto serve para o imposto, como também para calcular, na lei do inquilinato, 1%, que é a média de valor de aluguel de quase todos os imóveis em quase todas as grandes cidades brasileiras realmente o aluguel médio e de 1%, se o inquilino é da corrente favorável do prefeito e o imóvel é do arrendatário, V. Ex.^a há de convir que vai ser uma avaliação totalmente diferente, em benefício do inquilino e tudo. Então, vai variar de cidade para cidade. Então, nós temos que ter uma lei geral, porque é difícil para uma cidade grande como São Paulo, como é que a prefeitura vai

atualizar o valor de mercado de imóvel, porque numa rua o valor do imóvel é um e em frente é outro. Numa rua passam dez mil pessoas por dia, na outra passam quinhentas. O valor da loja vale, às vezes, na mesma rua, dez vezes menos. Então, se vale dez vezes menos, o aluguel deve ser dez vezes menor uma em frente à outra.

Então, é difícil essa aplicação, na prática, transformar isso em lei, o valor do aluguel não pode exceder a 1%, é difícil essa avaliação, porque ela varia de rua para rua.

Inclusive a lei do solo termina sempre na rua. Aqui o gabarito é "X", ali o gabarito é "Y". Então, o valor do imóvel muda também. Quer dizer, uma rua você pode construir de um lado oito andares, na mesma rua, em frente, uma constrói vinte andares. Então, o valor da de vinte andares vale muito mais.

Esse cálculo para o aluguel fica muito difícil sua aplicação.

A idéia básica é boa, mas não há aplicabilidade. V. Ex.^a falou também que o que mais prende o homem no interior é a renda do seu produto: é o preço da banana, do feijão, do arroz.

Mas, segundo os psicólogos e sociólogos, o que mais prende o homem no seu **habitat** natural é a casa. O homem vai sempre atrás da casa. E a construção civil, com a exceção das casas das COHAB'S, é feita pela iniciativa privada e a iniciativa privada busca o lucro, por que a essência do comércio vem do seu lucro. Logicamente que ela vai querer construir em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, e não vai querer aplicar nas pequenas cidades. E o BNH, hoje a Caixa Econômica Federal, precisa ter o retorno do capital emprestado. Então, o capital disponível do Governo é aplicado nas grandes cidades. Com isso as grandes cidades têm ofertas imobiliárias e falta nas pequenas cidades, há uma dificuldade nas pequenas cidade para obter um financiamento. Primeiro, não há renda comprovada, segundo, há uma dificuldade maior da iniciativa privada ir lá construir na pequena cidades para prender o homem onde ele nasceu.

O que poderia ser feito, através de uma lei ordinária, ou de uma política governamental, é que o Governo estabelecesse um "X", um percentual da poupança e do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço para aplicar em cidades 5% para que tenham até cinco mil; 10% para cidades que tenham até 10 mil habitantes e por aí afora, para que o dinheiro fosse canalizado para lá. Se a pessoa fosse a Caixa Econômica, que lá tivesse realmente um dinheiro disponível para se aplicar. Não teria o dinheiro para se aplicar em São Paulo, em Belo Horizonte, porque o dinheiro aí seria mais escasso; mas teria um dinheiro mais abundante. É o que se faz na agricultura. É uma política mais de ação de Governo, para prender o homem no campo.

Agora, o outro problema que V. EX.^a citou, que é o problema mais complexo da administração – e V. Ex.^a falou bem e não achou parâmetro nem aqui no Brasil e nem no exterior – é conturbado, essa união de vários cidades, por crescimento mútuo e com o mesmo objetivo.

Na minha opinião teria que haver um trabalho junto a todos os Constituintes, para que fosse criado um novo poder político. Um poder político acima do poder municipal, do poder político, hoje do prefeito. Um poder, talvez, intermediário entra

o prefeito municipal e o governo do Estado. Mas aí também há várias sugestões nesse sentido, para ser um Conselho de região metropolitana, ou se fosse um prefeito, mas existindo os pequenos prefeitos, aí há um conflito muito grande, um choque muito grande de poderes. Então, era transformar a região metropolitana numa unidade administrava só, por que aí haveria condições de fazer um planejamento por cinco anos, dez anos para solucionar os problemas da cidade; para o transporte, para abastecimento, para o saneamento. A única maneira viável, para uma política administrativa, a longo prazo era transformar a região metropolitana só unidade administrativa. Eu só vejo essa possibilidade, porque, como V.Ex.^a bem citou, há cidades dormitórios que têm todo um compromisso de manter a infra-estrutura, os gastos, mas que não tem a arrecadação suficiente, porque as indústrias e os serviços são aplicados no outro município vizinho que, às vezes, não tem esse compromisso. Tem uma grande arrecadação e não tem essa responsabilidade de manter essa grande infra-estrutura. E todas as grandes obras na região metropolitana são feitas por mais de um município. Ela abrange dois, três, quatro municípios. E, às vezes, o município quer fazer uma e não tem.

Então, nós teríamos que fazer um projeto na Constituinte, que não seria só da nossa Subcomissão, mas da Comissão de Tributação e na Organização dos Poderes dos Municípios, que teria que fazer essa transformação constitucional, que é acabar com essas pequenas regiões metropolitanas e transformá-las somente num grande município.

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ:

– Eu acho que aqui entre nós deve ter mais do que três ex-prefeitos. Não sei se há outros. Mas eu gostaria de dizer o seguinte: Minas tem 742 prefeitos. Se nós formos procurar aqueles que não têm sido corretos, nós vamos encontrar 10, 12, 15. Se olharmos a proporção, então, de prefeitos não dignos, num percentual, nós vamos descobrir uma coisa notável. Ele é muito menor do que o número de governadores. Dos 23, se um só não for digno, pode ter certeza que vai dar uma proporção maior. Então, realmente esse é o problema que nós estamos querendo discutir nesta Constituinte, a descentralização e como levá-la à a população, através do meus movimentos de base, através de suas associações, dos seus clubes de serviço e de suas Câmaras de Vereadores. Nós poderíamos aqui também dizer que existem muitas Câmaras de vereadores que, se auto-legislando ganham mais do que os Srs. Deputados, os Srs. Senadores, o que é, indiscutivelmente, uma completa discrepância do que deveria ser. Mas nós temos que dar uma autoridade ao poder local, para que o poder local evite que a primeira coisa que o município faça é comprar um carro novo.

Mas isso é um problema local, para ver se nós, com isso, realmente exercitamos a democracia. Quanto ao valor do imóvel, V.Ex.^a disse das dificuldades. Mas são essas dificuldades que nós teremos que vencer. Uma cidade, um município que não possa ter um cadastro com o valor do imóvel... Existem fórmulas matemáticas, bastas reunir um conselho de contribuintes de quatro e, ou cinco pessoas, e fixar o preço do metro quadrado, de acordo com a situação daquela quadra,

que não haverá perseguição política; existe uma fórmula matemática para isso, e, hoje, na era dos computadores, me parece que um cadastramento de uma cidade, e a atualização de qualquer cidade, do meu ponto de vista, não seria um problema.

V. Ex.^a citou aqui o problema da casa. Também fui um dos críticos do BNH e no meu currículo de Ministro pouca coisa de boa eu tenho. Mas tenho, de certa maneira, uma coisa importante. Sou o único ministro brasileiro que já fechou um órgão, porque era inoperante. Tenho isso como orgulho. Eu era crítico do BNH por um outra razão. A medida em que se fazem casas nas cidades, tiram o homem do interior e levam para a cidade. Essa era a minha visão anterior, até há alguns anos atrás.

Depois cheguei a conclusão de que não era a casa que tirava o homem do interior. A grande verdade é que basta olharmos para onde existe a pequena propriedade, nessas regiões, a pequena propriedade está sendo aglutinada por proprietários médios ou grandes. A casa não tem valor nenhum para o cidadão que mora no interior. Para o homem do meio rural, o valor da casa em si, inserida em 5 alqueires, o que tem valor é a terra. São 5 alqueires de 100 cruzados, o alqueire são 500 cruzados. E a casa custa 50 cruzados, digamos assim, na proporção.

Tanto é assim que vemos inúmeras casas no meio rural abandonadas ou desmanchadas e, dificilmente, numa cidade, pequena que seja, com 1.000, 2.000 mil habitantes, em que uma casa fique abandonada. Aí concordo plenamente, e para isso temos um programa que já foi exposto ao Presidente Sarney, levado ao ex-Ministro Funaro, e estava em tramitação, para levarmos a casa para as pequenas cidades. Se fizemos vinte casas num município de 2.000 mil habitantes, evitamos que, amanhã, vinte famílias estejam numa região metropolitana, ou numa grande cidade.

E estamos fazendo isso. O ano passado, com recursos do MDU repassamos aos prefeitos, recursos para fazer vinte mil casas. Realmente é pouco, mas é uma experiência que, agora o Governo deve implantar, procurando fazer mais numa pequena cidade e menos na grande.

É indiscutível que não podemos conviver em São Paulo, em Porto Alegre, com as invasões. Existem pessoas que estão sem casas nessas grandes cidades. Teremos de continuar a construir lá. O bom seria se pudéssemos impedir isso. Mas o problema já existe.

A região metropolitana q que V. Ex.^a se referiu é realmente um desafio à nossa inteligência. O tal de município, que alguns chamam de município, seria um tipo de município, que não seria um município pequeno, mas sim um município maior, com um tipo de administração diferenciado, talvez fosse a solução. Existem problemas culturais, problemas políticos, que fazem desaparecer municípios menores, em volta por exemplo de uma capital. Acabar com o Município de São Bernardo e Santo André, em São Paulo, e reunir todos numa administração só, parecem-me um grande desafio. Mas é um dos caminhos. Porque, realmente, os caminhos estão meio disputados. Parece que eram os 4 tópicos que V. Ex.^a tocou e exponho aqui o meu ponto de vista, que não é só meu, mas de uma equipe. Induziram-me a esse ponto de vista, e por isso estou falando

em nome de um grupo de pessoas que tenham discutido o problema.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o nobre Constituinte Expedito Júnior.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Sr. Ministro, vou aproveitar, agora, neste Plenário, para dizer que represento o Estado de Rondônia, cujos problemas V. Ex.^a tem conhecimento.

Com relação à política urbana, ela foi pensada, no meu modo de ver, isoladamente. Tratando-se dos efeitos danosos, ela foi entendida, eminentemente, como uma ação física, quando, na verdade, ela devia ser compreendida e aceita, como parte integrada de todo o processo social e econômico, não devendo comparecer, apenas, como um problema decorrente do projeto de modernização da década de 1970. Nesse sentido, Sr. Ministro, no meu modo de pensar, aponta-se uma contradição na política do Governo. Uma vez que a política urbana, ao se colocar apenas como corretiva, pressupõe que as diretrizes e o caminho percorrido pela política econômica oficial, criam novos problemas, uma vez que induziu a um processo de urbanização, cheio de concentração e desigualdade.

A minha região – defenderei a questão da Região Amazônica – sofre muito porque é praticamente uma região subdesenvolvida onde vemos aqui, o Rio Grande do Sul, com 244 municípios e 249 convênios do Ministério; e ouvimos agora o nobre Deputado por Minas Gerais, dizer que seu Estado tem 722 municípios e 147 convênios. Então, há uma certa diferença na política do governo, com relação aos convênios. Perguntaria ao Sr. Ministro: V. Ex.^a não acha que principalmente a nossa Região, não só Rondônia mas a Amazônia, não deveria ter uma política diferenciada?

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ:

– Acho que ela deveria ter sim. Tanto que tem lá a SUDAM e a SUDECO. Existem essas Superintendências para exatamente dar essa diferenciação. Agora, se funciona ou não funciona, é um problema dos Srs. Parlamentares dizerem. Se a SUDECO realmente funciona, não sei. Se a SUDESUL, lá no Sul, funciona, também não sei. Mas elas existem, exatamente, para dar essa diferenciação. E bom que se diga, também que precisamos ver os valores; na distribuição de recursos do meu Ministério, por exemplo, adotamos o seguinte critério: e aí vemos que as grandes distorções não estão exatamente onde estamos pensando. Distribuimos os recursos, de acordo com o parâmetro do número de trabalhadores que ganham menos de dois salários mínimos, inclusive trabalhadores que ganham menos de uns salários. E aí chegamos a uma conclusão triste, porque real. A região, onde tem maior número de trabalhadores com menos de dois salários mínimos, é a Região Sudeste, não é o Sul, nem o Nordeste. É só passar em volta de São Paulo, nas periferias do Rio de Janeiro para se ver miséria mesmo. São Paulo cresce em 100 mil habitantes por mês. A miséria não é um privilégio. Um dos poucos Estados não miseráveis – e eu até diria que a região mais privilegiada do País é o Sul – é o Rio Grande, e assim mesmo com problemas em Porto Alegre; Santa Catarina que é, indiscutivelmente, o Estado mais bem organizado do País, porque não tem nenhuma grande cidade, seus problemas sociais são

os menores do País, e o Paraná, que tem também os seus problemas, mas se chegamos em São Paulo e abstrairmos o interior, quando chegarmos na grande São Paulo ou na Baixada Santista, já veremos miséria. Se baixarmos para a Baixada Fluminense no Rio de Janeiro, continuamos para Minas Gerais temos áreas incrivelmente pobres, como o Vale do Jequitinhonha.

Agora o problema; por que tratar diferente a Rondônia e a Amazônia, particularmente? Porque lá deve ter um outro tratamento, porque absorve milhares e milhares de pessoas e não têm qualquer preparo para isso. Conheço o drama de Rondônia, principalmente de Vilhena e de Porto Velho. Vi esgoto em Porto Velho correndo sobre o asfalto, nas poucas ruas que têm asfalto. Agora, é incrível que quando se vai a Arapiraca, em Alagoas, encontra o mesmo quadro; os carros passando em cima do esgoto e espalhando todos os vírus possíveis e imagináveis. Agora, o mais incrível é que quando se vai ao Lago Sul, até há pouco menos de três meses, na frente da residência do Embaixador da Argentina, também via-se esgoto; o nosso carro, cada vez que passava por lá, tinha que ser lavado depois. Quer dizer, esse é o Brasil que temos. E só ir para Imperatriz, é só ir a Marabá, que se vê o drama do problema urbano brasileiro. Se tivéssemos recursos, qual seria o ideal? Seria chegarmos em Rondônia, antes do homem e organizarmos a cidade, antes dele chegar, mas ele está chegando onde nem sabemos que há gente. E é indiscutível que ainda se pague um preço caríssimo, porque o cidadão mais abonado fica na sua origem, e aquele que está deserdado da sorte vai exatamente para as regiões novas, com isso criando problemas sociais mais incriveis ainda.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO

JÚNIOR: – Com grupos populacionais por eles mesmos criados, sem estrutura nenhuma, longe de escolas, hospitais, saneamento básico, enfim...

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ:

– Meu jovem, aí você cria um problema para a Constituinte que quero ver ser resolvido. Quero ver a Constituinte sair do seguinte dilema: qualquer assunto que você tocar, se você for na comissão de industrialização e começar a falar, você vai chegar à conclusão que tem que parar São Paulo. Ontem, os paulistanos que estavam lá, concordaram que tem que parar São Paulo; para parar São Paulo temos que acabar com um direito que eu duvido que passe na Constituinte: o direito de ir e vir.

Nos países socialistas – estive em Moscou e em Berlim Oriental – é uma maravilha. Os bairros novos de Moscou e de Berlim Oriental são baseados em concepção de Oscar Niemeyer, são exatamente Brasília nas periferias de Berlim: é uma coisa espetacular. Só que tem o seguinte: só entra para morar em Berlim quem tem previamente emprego e um apartamento reservado, senão não entra. Poderíamos fazer isso, e o ex-Governador dos senhores o fez e Ottomar Pinto também, pediu pela televisão que não fossem mais para Rondônia, mas não se pode impedir.

Vejam como aí a Constituinte é importante. Ela vai dizer, esta cidade de Brasília não podem ter mais gente, não pode entrar mais aqui e os guardas daqui não deixarão mais ninguém entrar. É possível isso no Brasil? Não, é um grande tema

para ser discutido na Constituinte. porque não é só o direito de o cidadão vir morar aqui, é o direito também de pararmos São Paulo, e o Brasil, por incrível que pareça, é o País que tem as melhores condições de parar qualquer cidade que ele queira, porque ele tem o monopólio da energia. É só a Eletrobrás resolver: não vai mais energia para a cidade de São Paulo, e pára São Paulo: canaliza essa energia para outro Estado ou região do Estado. Temos esse poder. Pergunto: a Constituinte vai discutir com profundidade isso?

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Eu gostaria de pedir ao Presidente, porque estamos recebendo aqui a visita do prefeito da nossa Capital, para que ele fizesse algumas considerações também, a nível de plenário.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos sido bastante liberais aqui no encaminhamento de toda matéria de interesse, principalmente esta relativa à questão constitucional, temos acolhido as indagações com todo o Plenário ampliado, é mais democrático.

O SR. THOMAZ CORREIA: Sr. Presidente. agradeço esta oportunidade. Este é um exemplo de democracia desta Subcomissão. Serei breve, até porque não quero tomar o tempo de meus Constituintes. Mas quando se fala em desenvolvimento urbano se fala, e não se poderá deixar de lado, a questão de recursos. Este é um ponto fundamental. E eu diria que recursos só se conseguem, com eficiência, através de reforma tributária; a reforma tributária seria o caminho mais adequado para se conseguirem esses recursos, sobretudo nos lugares onde o crescimento demográfico, decorrente da migração, é como em Rondônia, que cresce a uma taxa de 17% ao ano. Confesso que, até certo ponto, fiquei preocupado, quando ouvi a declaração do ilustre Constituinte por Minas Gerais, utilizando-me de algumas exceções, de prefeitos não corretos no exercício de seus mandatos e procurou colocar alguns entraves, a meu ver, na questão da reforma tributária, que me parece ser um anseio hoje de todo o Brasil, de todos os prefeitos. Até perguntaria: será que esta exceção, que se poderia aplicar a alguns prefeitos, também não se poderia aplicar aos homens que governam na esfera federal? Temos exemplo de corrupção, por exemplo, na Delfin, Capemi, escândalo da mandioca, e tantos outros que foram, sem dúvida alguma, riquezas nacionais, que foram subtraídas de cofres públicos, e foram feitas, acredito, por órgãos federais. Também nos Estados não é diferente. Então, acho que não se poderia colocar qualquer empecilho à reforma tributária, tendo-se como exemplo um ou outro caso isolado, de um outro prefeito, que venha a ter carro mais bonito ou mais feio, uma casa melhor ou pior. Acho que essa questão, a meu ver, é minúscula, diante da questão maior, que é a reforma tributária, e daí, então, termos recursos, para que se possa implantar, de fato, uma reforma, um desenvolvimento urbano, capaz de atender às necessidades dos municípios. E isso se faz com recursos, como dissemos inicialmente. E para isso serve a reforma tributária.

Vejam V. Ex.^a que as obras desenvolvidas pelo Governo Federal custam, isso é sabido, muito mais, custam às vezes 30, 40% a mais do que

as obras executadas pelos Estados, e as executadas pelo Estado custam ainda mais que as executadas pelos municípios. Acho que o município é realmente o ponto básico para o desenvolvimento urbano. Isto será feito com recursos e os recursos, para isso, não são aqueles recursos gratuitos, concedidos através de um processo altamente burocrático, que são até defasados, talvez seja o maior entrave do desenvolvimento brasileiro, que desgasta os recursos, que defasa, sem conseguir boa aplicação.

Entendemos, e aqui não é só nossa posição, mas a dos prefeitos das capitais, que se faça uma reforma tributária capaz de retirar os municípios da miséria em que vivem. As distorções eventuais e isoladas deverão ser vistas e punidas de acordo com a lei, mas que isso não seja, de forma alguma, um entrave para uma reforma tributária eficiente e capaz de implantar o desenvolvimento social, político, econômico e urbano nos municípios.

Há aqui dois grandes ex-prefeitos, o Constituinte Dirceu Carneiro e o próprio Ministro, que evidentemente foram prefeitos que tiveram um passado que serve até de exemplo. O prefeito Dirceu Carneiro esteve por algumas vezes, inclusive, convidado para ir a Porto Velho dar exemplo de sua administração e por uma ou outra razão não pôde ir. Temos grandes homens públicos hoje que foram prefeitos, inclusive o Governador de Minas Gerais, grande ex-prefeito, e hoje Governador.

Temos que dar um crédito de confiança aos prefeitos e abrir a reforma tributária para uma discussão mais séria neste momento. Muito obrigado a V. Ex.^a.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Ministro, inicialmente gostaria de tecer algumas considerações, menos para polemizar, mais para construir. V. Ex.^a estava acompanhado de vários auxiliares que exercem função relevante em seu Ministério, e que vão estar conosco em outra oportunidade. E, em alguns casos, um deles, particularmente o Telmo já esteve aqui também, participando de uma audiência pública do IAB, onde algumas questões já foram tratadas. Também a eficiente Assessoria Parlamentar do seu Ministério tem nos proporcionado à atualização de algumas informações, porque acompanhamos desde o projeto do CNDU, ainda no Governo Figueiredo, sobre a questão da área urbana, onde a questão da propriedade e outros instrumentos institucionais já eram considerados e que foi objeto de um substitutivo, mas que desencadeou uma discussão nacional.

Faço coro com o que foi dito pelo Sr. Presidente desta Subcomissão e pelo próprio Ministro, que um exemplo concreto temos que dar até dentro do Congresso Nacional, onde esse plano não mereceu a atenção devida, num debate mais aprofundado e mais momentoso.

Não tenho dúvidas e declarei isso inclusive num debate público, um programa de televisão, aqui em Brasília, de que a tendência clara desta subcomissão, pelo que eu sinto porque não tenho autorização para falar por ela, uma interpretação pessoal e de parte de seus membros, a abordagem

objetiva é de que vamos caminhar para a questão, para a abordagem objetiva da propriedade. Embora achando isso, entendo também igualmente, que, infelizmente, isso vai ser um passo importante, necessário, indispensável, mas ele não vai resolver todas as questões. V. Ex.^a antecipou uma abordagem muito importante, que é a da migração. As grandes cidades brasileiras têm tido um crescimento natural muito grande, mas o processo migratório também é muito intenso, sem que isso interfira. E coloco isso porque – já dizia em outro debate e volto a repetir aqui, porque não fiquei satisfeito, e também o avançado da hora não permitiu esgotar o assunto – temo que os programas voltados para a habitação, principalmente nos grandes centros urbanos, ao lado de, a longo ou pelo menos em médio prazo, resolver o problema, vão ser, involuntariamente, um retroalimentador desse próprio processo de aceleração do desenvolvimento urbano.

Tenho dúvidas também, tenho ouvido falar muito, inclusive quando, na sua abordagem, tratava da ordem social, a ênfase, como é natural em homens públicos e de políticos como nós, que convivemos com esses problemas, de defender o direito à moradia. Mas acho difícil, e uma das coisas que me preocupa com relação aos nossos trabalhos, nesta subcomissão, é de que nessa área – e V. Ex.^a fez referência a isso também – estamos com muitas idéias. Acho que elas são difíceis de serem operacionalizadas. Então, essa questão do direito à moradia justa, à forma que se tem que fazer, inclusive sinto e defendo a tese de que muitas vezes os investimentos infra-estruturais são mais importantes do que mesmo o financiamento à questão de moradia, embora as duas coisas tenham que conviver, porque não é uma única solução, em qualquer tipo de cidade, em qualquer rincão deste País, as duas coisas têm que estar juntas, mas esse é um ponto que temos que ter em mente.

Acredito também que nesse problema da propriedade, nessa questão das invasões, há um outro lado que nós, políticos, temos que enfrentar. O Prefeito de Curitiba aqui, numa intervenção que considero muito oportuna, inclusive abordou diretamente uma coisa que incomoda e se sente, que muitas vezes, como nós sabemos, que o problema existe, nós os próprios políticos, prefeitos, deputados etc., em certo momento ficamos impotentes frente a determinadas questões e terminamos nos acomodando, inclusive com relação ao próprio problema da invasão.

Eu me permitiria contar um caso ocorrido em Salvador, porque enfrentamos, no início de nossa administração, já na posse, uma movimentação de favelados em relação a uma área próxima ao aeroporto, que por todas as razões óbvias seria desestimulado o problema da invasão. E conseguimos, num processo que ninguém acreditava, transferir duas mil famílias, pacificamente, com a participação delas; não foi uma coisa imposta, mas negociada e resolvida. Agora, nessa mesma área, voltou-se e em vez de duas mil foram cinco mil famílias e criou todo um problema de infra-estrutura, num terreno que é uma coisa muito complicada, que é o problema do terreno de foreiro, o problema da enfiteuse, que houve abordagem no projeto da CNDU, mas que é uma questão muito complexa a ser tratada. E, no entanto, num determinado instante, todo o sistema que está

tentando corrigir, sem querer, termina estimulando essa posição, porque há uma série de procedimentos e fiz questão neste fim de semana, em Salvador, de procurar um pouco mais de detalhes, e vimos então que, ao lado da necessidade, o número de pessoas, inclusive daqueles que no passado tinham sido transferidos por livre e espontânea vontade, e que receberam um lote, estavam lá dentro, fora interesses outros, inclusive e infelizmente, de natureza empresarial, e por aí afora. Evidentemente que não vamos resolver o problema daqueles que têm realmente necessidade por essas distorções, mas que elas existem e que precisam ser tratadas, porque dentro dessa política precisam também ser concebidas nos seus mecanismos certas exigências, certas normas reguladoras, que não estimulem essa atitude.

Fundamentalmente coloquei esses dois pontos, menos para descrever determinadas ações, mas muito mais para levantar pontos que me preocupam. Entre eles, a questão da gestão democrática, que é muito falada e a questão do planejamento. Foi dito aqui, várias vezes – não só em outros dias, mas hoje também – que estamos vendo como é importante termos um sistema de planejamento permanente, inclusive saber em que direções estamos indo num determinado momento. As cidades se expandem? Como ocupar esses vazios? Como determinar o sistema de transporte a ser utilizado? Como se antecipar a determinado problema?

Há poucos dias fui a Goiânia, durante a Semana Santa, e conversava com o ex-prefeito, que é nosso colega na Constituinte, sobre algumas observações pessoais, em relação à Goiânia, e ele não só reafirmou o que aconteceu, como fez um diagnóstico de uma série de coisas que estariam para ocorrer e que se sabe que irá ocorrer. Evidentemente, se isso não está inserido num programa de planejamento da cidade, e como Goiânia sofre hoje um problema inclusive de natureza política, com a sua prefeitura, independentemente do sistema democrático que foi realizado, vemos que, se não existe o sistema de planejamento, e se não existem outros mecanismos, dentro da sociedade – essa minha observação faço como comentário à sua intervenção, que acho muito importante – não estou querendo criar uma polêmica em torno disso, mas infelizmente precisamos não acabar com os conselhos neste País mas, sim, fazer com que eles funcionem. Se estivéssemos verdadeiramente num regime democrático, certamente a frustração do Ministro, com relação ao Conselho Monetário Nacional não existiria, porque certos assuntos deveriam até ser proibidos que fossem levados ou decididos ad referendum. Precisaríamos ter mecanismos que os aís, os conselhos municipais de política de transportes e de outros mecanismos dessa natureza, pudessem ter a participação da sociedade, inclusive para corrigir em determinado momento. Volto a enfatizar a situação de Goiânia, onde vemos uma falência, num determinado momento, de um poder livremente constituído pelo povo da cidade; o povo não teve culpa de seus escolhidos terem falhado, lamentavelmente, mas tínhamos que ter mecanismos capazes de, nessa situação anômala, inclusive questionada até, dentro do próprio partido, dentro das próprias áreas, da forma de substituição, que fosse resolvida por outros mecanismos.

Vejo aí a questão da gestão democrática, a partir lá de determinados outros mecanismos, inclusive com obrigatoriedade. Acho que a questão financeira, abordada pelo nosso companheiro Constituinte José Ulisses e comentada, entre outros, pelo Prefeito de Porto Velho, esse próprio policiamento dar-se-ia quando o prefeito abusasse de suas prerrogativas, usasse indevidamente os recursos, por esses outros mecanismos, além do próprio mecanismo eleitoral, que existe, mas que só vai resolver 4 ou, às vezes, como agora, 6 anos depois.

Essa questão da gestão democrática, vinculada a um problema de planejamento permanente, e inclusive, tenho me preocupado em como transferir, na prática, e acho que será um erro lamentável desta Constituinte, e teremos falhado nesta Subcomissão, se não conseguirmos, a nível constitucional, criar um mecanismo que, pelo menos estimule a criação desses níveis intermediários de poder, dentro dos municípios e a sua permanência ao longo do tempo. Eram essas as minhas principais observações. Muito obrigado.

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ:

– Vamos ver se consegui perceber. Não é para polemizar mas vamos tentar esclarecer alguma coisa.

Concordo em número e gênero sobre o problema de habitação das grandes cidades que atraem. Isso é indiscutível. Houve uma distorção total do Sistema Financeiro de Habitação e interesses, que não vêm ao caso aqui, fizeram com que houvesse essa concentração. E não foi apenas isso, como temos o direito de ir e vir, vamos pôr sempre a nossa fábrica onde mais nos interessa, e mais nos interessa perto de uma outra fábrica, que por sua vez está perto de outra fábrica. Isso é o que ocorre, não podemos planejar. Não temos lei que nos permita dizer aqui não pode haver uma fábrica; pelo contrário, estimulamos todas as fábricas, porque o primeiro caso brasileiro em que se disse um basta a uma fábrica que seria poluente, foi, por sinal, em meu Estado, numa pequena cidade que tem uma necessidade tremenda de ter uma fábrica, e fez um plebiscito para saber se queria ou não ser depósito de agrotóxicos. Os municípios, seguramente, disseram: "nós não queremos". Foi a primeira vez. Acho que estamos evoluindo democraticamente.

Sobre habitação. Falei do BNH. O que houve com o BNH foi exatamente esse problema, que possui uma grande estrutura, centenas de técnicos, todos eles com a melhor das intenções, só que nenhum deles conhece a favela e menos ainda conhece uma cidade de interior. Ouço dizer que, em Rondônia, numa cidade que tem três anos de vida, o Banco do Brasil vai lá, põe um posto de serviço, não é nem agência, e o gerente do Banco do Brasil, se chegar alguém de Rondônia e disser: não tenho terra própria mas tenho terra arrendada, aqui, não dá para plantar cacau, porque a terra é arrendada, mas, eu quero plantar feijão, porque é um negócio bom, porque, quando faz frio em Porto Alegre o feijão no Paraná já morre. Quer dizer, o cidadão sem um pedaço de terra, apenas com o contrato de arrendamento, para fazer uma plantação de alto risco portanto, não tem garantia real alguma, o gerente do Banco do Brasil, lá no fim de Rondônia, tem autorização para financiar aquele cidadão; pode não ter dinheiro mas está autorizado. É como se chegar

lá alguém e disser: eu preciso de 5 milhões de cruzados. Se grande sujeito chegar lá, ele também tem essas condições de financiar, com alguns limites, mas tem condições.

Eu pergunto: que condições tem o gerente da Caixa Econômica – por isso nós transferimos para a Caixa Econômica, que tem mais de 2 mil agências – por que não se dar a este gerente da Caixa Econômica do interior de Rondônia as mesmas condições de financiar o cidadão para fazer sua casa ou comprar seu terreno? Não precisa vir para Brasília, nem para Porto Velho, deveria ser diretamente com aquele gerente. O Banco do Brasil está aí demonstrando, ele não faliu, assim a Caixa Econômica não iria falir.

Acontece que se criou neste País uma mentalidade técnico-burocrática, que precisa de milhares de documentos. V. Ex.^a nunca viram um projeto do BNH, de um arquiteto do BNH, de uma casinha, só que o BNH, no Rio de Janeiro, tem 280 arquitetos que hoje não sabemos o que fazer com eles, porque o BNH não precisa deles todos. Para mostrar que não é uma questão de funcionário, o BNH em São Paulo tinha 532 funcionários, aplicava 30% dos recursos totais do BNH e arrecadava do Fundo de Garantia 35%. São Paulo com 532 funcionários de São Paulo, e o Rio de Janeiro tinha 4 mil. Foi criado isso. De repente, para decidir o problema de uma casinha lá no interior de Rondônia tem que falar com o Ministro.

Então, estamos tendo grandes dificuldades, para que aquele gerente, do interior de Rondônia, junto com o prefeito, decidam a sorte daquela casinha que vai ser feita e sempre com o prefeito junto, isso é muito importante. Tirar o prefeito da jogada é ter no futuro um problema, foi o que aconteceu. Os conjuntos que não funcionam são do BNH, é assim que dizem. O prefeito não amima o asfalto, não arruma o esgoto dizendo isso foi porcaria que o BNH fez. Não se trata do BNH, ele está no Rio, o BNH é uma entidade. Nós queremos ver se agora os conjuntos passam a ser do prefeito, da administração "tal" que fez mal feito, ou fez bem feito. Com isso eu concordo, mas nós temos que ter o arcabouço legal para fazer isso.

Quanto ao direito da moradia, eu também tenho minhas complicações com o direito de moradia. A situação é tão precária que acho que o direito à moradia não devia ser direito à moradia, devia ser direito à terra. Todo brasileiro deveria ter um pedacinho de terra, porque o pobre já nos ensinou o caminho. Quando o cidadão sai do interior e invade uma área, sabendo os riscos dos deslizamentos, e lá o Sr. tinha o seguinte problema: quando ele invade, ele sabe que pode ser despejado no dia seguinte, e se deixá-lo por 20 dias, se ele faz uma casa, imaginemos o que conseguiríamos se urbanizássemos – urbanizar, não é fazer nada bonito – puséssemos a água, que é essencial, puséssemos a energia e vendéssemos – eles não querem de graça – á esses cidadãos em condições que eles pudessem pagar. Eles fariam sua fivelinha, mas com muito cuidado porque saberiam que era seu. Por isso, no programa que levamos ao Presidente, queremos ver se urbanizamos em 3 anos, se me derem recursos para isso, 1 milhão e 200 lotes. Poderíamos urbanizar 150 mil este ano. Parece-nos que isso é mais importante que a pró-

pria casa, porque o favelado já mostrou que ele tem capacidade, tendo a terra ele dá um jeito, com lata mesmo e vai melhorando. E só urbanizar uma favela, V. Ex.^a deve ter feito isso em Salvador, e imediatamente as casas melhoraram de aspecto.

V. Ex.^a falou das invasões. Realmente nós estamos vivendo um problema muito sério. Eu sou um dos homens mais magoados deste País, por uma razão muito simples: pertenci sempre ao MDB, depois PMDB, de repente, vozes do Nordeste, Marcos Freire, Fernando Lyra começaram a falar em Constituinte, foi quando ouvi pela primeira vez, talvez outros tenham falado antes, e com o tempo entendi que fui salvo da Constituinte, coisa que V. Ex.^a estão fazendo hoje. Achava que no dia da Constituinte seria um carnaval neste País, chegamos e conquistamos o direito de traçar o nosso rumo, e todos nós ouvimos as vaias indistintas às autoridades brasileiras, fossem parlamentares, fossem do Executivo. Aquilo me magoou muito, e as explicações estão nos jornais: 200 cidadãos na frente do Congresso Nacional vaiaram, outros disseram que eram 500. Não importa o número, o que importa é analisarmos o nosso fracasso por não termos tido 20 mil pessoas nos aplaudindo, porque nós, executivos, já tínhamos alguma coisa concreta, já tínhamos resolvido problemas de 20 mil pessoas que não estão morando aqui em Brasília, receberam sua casa e puderam vir para a praça pública nos aplaudir, 200 contra e 20 mil a favor. Não adianta querermos rotular quem nos vaia.

Vem aí um desafio muito grande a nós todos governantes os cidadãos que me procuraram com o problema da favela, antes da invasão de São Paulo, eles vieram e depois de muita discussão acabaram dizendo: "agora, Ministro, V. Ex.^a tem que resolver o problema". Eu disse: "eu não tenho". Disseram: "tem, sim, Senhor! Tiraram um recorte do jornal **A Tarde**, de São Paulo, e me mostraram: se a elite brasileira pode pregar a desobediência civil não mandando pagar imposto, por que V. Ex.^a acha que eu devo pagar tarifa de ônibus, que eu devo pagar aluguel, que eu devo pagar prestações? Acho que temos de nos encontrar nisso tudo sob pena de até, termos de justificar os atos de invasões.

Concordo em número e gênero, é o fim do mundo não podermos planejar. Só que essa pressão da urbanização é tão desesperada que nenhum planejamento dá certo, não pelo planejamento em si. O Prefeito de Porto Velho, que está aqui presente, pode fazer um planejamento, procurando puxar a cidade de Porto Velho para as regiões mais secas e menos alagadiças, só que se ele for fazer assim ele não consegue, não tem recursos, porque os recursos que já são poucos, ele tem que jogar tudo exatamente na região alagadiça, onde o pessoal já invadiu e já ocupou. Isso vale para todas as cidades. Infelizmente, estamos correndo atrás do problema, se pudéssemos nos antecipar, esse seria o correto. Acho que temos de atingir essa meta.

Quanto aos conselhos, acho que realmente me expressei mal; não é uma questão de ser contra os conselhos, acontece que com o decorrer do tempo, se ele deixou de ser um conselho, passou a ser um órgão executor. Até hoje é uma confusão. O CNDU me deu verba! O CNDU é conselho, como é que pode dar verba. O CNDU virou banco? Esse é um aspecto. O outro aspecto é a coisa

errada do Conselho Monetário Nacional, que também não é conselho, porque lá ninguém aconselha nada, lá se aprova ou desaprova.

Eu mesmo instituí na minha cidade um conselho de desenvolvimento municipal, para provar que não sou contra os conselhos. Acho que é uma reunião de pessoas que são os intermediários da sociedade, como são as associações de moradores, como é o Rotary, como é o Dons, são conselhos que devem existir, são associações que devem existir mas que quando passam a ser executivos, e isso está ocorrendo em muitos conselhos nacionais, eles perdem a sua finalidade e começam a interferir na coisa mais importante, começam a tirar atribuições do Congresso Nacional, das Assembléias Legislativas e das Câmaras de Vereadores. O maior conselho que existe no Brasil é exatamente onde V. Ex.^a estão. Parece-me que, por aí, me justificaria pelo termo de "estar magoado com os conselhos".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Ronan Tito.

O SR. CONSTITUINTE RONAN TITO: – Eu me atrevo, Sr. Presidente, a pedir para fazer uso da palavra, dada a liberalidade de V. Ex.^a embora eu não pertença a esta Comissão, eu pertenço a uma comissão mais modesta, que trata da relação de capital e trabalho.

Acho que o Brasil, Sr. Presidente, nas visitas que tenho feito a todas as subcomissões, tem que ser reescrito, redesenhado como um todo. Em primeiro lugar, para que possamos fazer esse serviço, a primeira coisa que temos que ter é humildade. Em primeiro lugar, temos que dizer: fracassamos. E, a partir daí, começar a pensar em alguma coisa numa administração zero. Estávamos, ainda há pouco, alguns Constituintes e alguns assessores, na Biblioteca do Senado, pensando em alguma coisa, na questão da tributação, na distribuição tributária. Tudo o que nós examinamos parece que não funciona, e tem razão de não funcionar, complicamos tudo. Alguns conceitos que foram emitidos, me fizeram agir como São Pedro, quando foi preso e disseram para ele que não devia dizer que Cristo não ressuscitou, e ele disse: "Eu não posso não falar". Eu agora não posso falar diante de algumas afirmativas, uma delas, que os prefeitos estão gastando dinheiro com carros caros, os prefeitos estão dispensando tributação, que é da sua competência. No Estado de Minas Gerais nós temos 722 municípios, portanto temos 722 prefeitos, e seria pedir demais ao Todo Poderoso que não tivéssemos um doido lá. Só temos um prefeito até hoje, que eu conheço, que não quer tributar, e anuncia na televisão. Visitei quase o Estado inteiro numa campanha majoritária.

Quanto a afirmar que alguns prefeitos têm carros caros, têm, é verdade, e dou esse testemunho.

Às vezes são prefeituras que não deviam ter, prefeituras de arrecadação pequena. Mas, Sr. Presidente, Sr. Ministro, será esse o pecado maior?

V. Ex.^a Sr. Ministro, nos lembrou aqui que no final de 1968, quando a participação do Fundo de Participação era de 10% foi para 5%, sob o pretexto de chafariz, fontes luminosas. Realmente tinha uma voracidade naquela época, eu me lembro, os prefeitos gostavam de pôr fontes luminosas, chafarizes. Hoje, eu fico me perguntando: porque os prefeitos não tinham direito de fazer isso?

Será que existe uma coisa mais inocente? Será que o povo e a coletividade não tinham o direito ao lazer? No entanto, arrebanharam todos esses recursos e construíram um chafariz, uma fonte luminosa só para o Rio de Janeiro. deram o nome de Acordo Nuclear, e Angra!, Angra II na cidade de Angra dos Reis, com esse dinheiro todo que eles arrebanharam. O que eu quero dizer, com isso, é que os erros cometidos por todos os prefeitos do Brasil, somados esses 21 anos, não dá um erro só do Poder Executivo nacional que se chama Acordo Nuclear. Todos os erros! Ou nós reconstruímos, primeiro desconstruir, e reconstruímos todo o arcabouço jurídico desse Brasil, com seriedade, a partir de idéias simples – e a municipalização é a idéia mais simples que tem, porque na democracia quem é mais vigiado, quem é mais fiscalizado? O Presidente da República, o Ministro ou o Prefeito? O Prefeito está cercado com seus municípios, ele está cercado de cidadãos que vêm a toda hora e dizem para ele: "cadê aquele cano d'água que furou? Está faltando água!"

Uma outra coisa que foi dita aqui, quanto às invasões, Sr. Ministro, Srs. Constituintes, todos conhecem uma cidade no Brasil que tenha oferecido terreno urbanizado a preços adquiríveis, que tenha invasão? Qual é a realidade que nós conhecemos?

O cidadão ganha mil e quinhentos cruzados por mês, os terrenos, quando existem disponíveis, custam 30, 40 mil cruzados. Como é que um indivíduo vai ter terreno para construir? É uma constatação óbvia: o cidadão precisa morar.

Uma vez, quando eu era Secretário de Trabalho e Ação Social, em Minas Gerais, pegaram lá os trabalhadores que invadiam e disseram: Vocês estão invadindo aqui? – E, disseram que deveríamos invadir. Quem os aconselhou? – O Secretário Ronan Tito. E a televisão veio correndo para cima de mim: V. Ex.^a incentivou a invasão? Eu disse: não incentivei, eu determinei. Porque eles estavam morando na faixa da rodovia, vieram os tratores do DNER, como convinha ao poder discricionário, arrebatando as casas e passando por cima. Eu disse para eles: mudem para aquele terreno da Prefeitura, ocupem o terreno da Prefeitura. Depois lancei uma coisa na televisão: o cidadão precisa morar. É uma novidade absoluta. O lavador de carros, o jardineiro, o prestador de serviço, o operário, o trabalhador que ganha salário mínimo precisa morar. Nós, no Brasil, não descobrimos isso, Ministro. Não descobrimos que precisamos morar.

Veja bem uma casa do BNH. V. Ex.^a está de parabéns, quero louvar a atitude de V. Ex.^a: aleluia, a hosana! Pela primeira vez, neste Brasil, tem um a homem com uma certa coragem cívica de acabar com um órgão ineficiente, que foi criado única e exclusivamente para atender às empreiteiras, às construtoras, para mais nada. Uma casa construída pelo BNH, que custa 300 mil cruzados, nós inauguramos semana passada, em Belo Horizonte, construída pelas pessoas às quais foram dados recursos, por 17 mil cruzados. Inauguramos! Todos nós sabemos a relação. Quando o Governo Federal faz, custa 500, quando o Governo do Estado faz custa 200, quando o prefeito faz custa 100 e quando o particular faz custa 80.

Todos nós estamos cansados de saber disso, mas nós continuamos com a centralização dos recursos. Por isso que eu queria fazer um apelo a esta

Comissão de tanta importância: que não deixasse, em nenhum momento, que não se criasse qualquer obstáculo na descentralização dos recursos. Vou falar o óbvio, e o trágico do óbvio é ele não ser praticado. O homem nasce no município, ele vive no município, todos os problemas existem no município, vamos também transferir para os municípios as soluções? Acho que é a partir daí, quando nós começarmos a pensar assim.

Por outro lado, V.Ex.^a disse sobre a questão de São Paulo, inabitável, inadmissível, irrespirável, então, meus pêsames para quem mora em São Paulo. Até ao meu amigo Ortiz, meus pêsames. Nós visitamos, por exemplo, a Alemanha, são 360 mil quilômetros quadrados, 60 milhões de habitantes. Vamos tirar Berlim de lá, porque é uma cidade, capital de dois muros, é atípica. Não tem nem uma cidade com mais de 1 milhão e meio de habitantes. Nós pegamos o Estado de São Paulo, com mais ou menos 242 mil quilômetros quadrados, quinhentos e poucos municípios, uma cidade com 10, 12, 15 milhões e que cresce 100 mil. Meus pêsames, São Paulo! Ex.^a, nós não podemos tirar o direito de ir e vir. V. Ex.^a tem razão, mas nós podemos criar mecanismos que incentivem a descentralização. Na Alemanha não é vedado o direito de ir e vir, mas as universidades são criadas regionalmente, os benefícios são criados regionalmente. O que faz um cidadão no interior? Eu nasci na roça, num município pequenininho e fui parar em Belo Horizonte. Eu vou falar com meu irmão da roça: fica quieto lá, fica analfabeto lá, você não tem nenhum benefício, você não tem escola. não tem nada.

Nós falhamos, Ministro, a verdade é essa. Vamos considerar, nós homens públicos falhamos. Mas se tivermos a coragem de sermos humildes e dissermos: nós falhamos, vamos começar tudo de novo, eu começo a ter um pouquinho de esperança. Mas se continuarmos em cima da nossa auto-suficiência, a deitar regras, acho que então vamos só reafirmar nosso fracasso. Temos tudo para construir a quarta potência no final deste século, temos tudo, mas falta um pouco de "competência", de sensibilidade ao homem público neste momento em que estamos fazendo a Constituinte.

Desculpe-me, Sr. Presidente, desculpe-me Sr. Ministro, desculpem-me os membros desta Comissão, mas eu não podia não falar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro):

– Com a palavra o Constituinte Luiz Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUIZ ROBERTO PONTE:

– Sr. Presidente, Sr. Ministro, meus companheiros de Subcomissão, Senhoras e Senhores: Sr. Ministro, eu ouvi coisas muito importantes nesta reunião, não somente por V. Ex.^a mas também por alguns daqueles que intervieram no debate. Quando V. Ex.^a menciona que a urbanização é um fato inexorável, que nós temos hoje 72% e este número, segundo todas as projeções mais confiáveis, chegará a 90 e alguma coisa por cento, lá pelo ano 2010, nós estamos apenas a afirmar que o problema urbano não tem sido tratado com a seriedade que merece porque, exatamente, a boa solução da questão urbana implica na boa solução da vida de, hoje, 72% da população e, de amanhã, de 90% da nossa população.

E V.Ex.^a numa outra afirmativa importante, referiu que se cuida muito pouco do urbano, se discu-

te muito pouco, há uma vocação muito pequena para se levantar problemas urbanos, embora nas cidades, e eu aqui incluo as cidades pequenas também, é onde se dão as maiores iniquidades sociais de que temos conhecimento. E aí, nas periferias urbanas, que nós estamos praticando as maiores injustiças sociais da Pátria.

V. Ex.^a quando menciona a complicação da intervenção do Estado, em certos momentos, que se refere ao BNH, o número de arquitetos criados em certos setores, o número de funcionários em outros setores, a proliferação de programas que foram criados para resolver uma coisa só que se chama habitação. Era programa por classe social, para quem trabalhava, para quem era operário do setor privado, quem era operário dos Ipês, que é funcionário do setor público, como se as pessoas, pelo fato de trabalharem aqui ou acolá, deversem ter tratamentos desiguais em termos da solução do seu problema de habitar.

Eu me incorporei, um pouco, na sua análise da reforma tributária, discordando aqui e ali, nas menções feitas não só pelo Prefeito de Porto Velho como pelo Senador Ronan Tito, que merece o maior respeito, não que eu não valorize a solução pelo município. Acho que nisso há quase um consenso nacional. É aí que nascem as pessoas, é aí que elas vivem e aí onde elas sabem cobrar do Prefeito, do Vereador, daqueles que têm obrigação de prestar contas diretamente, olho a olho, do voto que emprestou a seus prefeitos, etc.

Mas, realmente, na legislação atual, não há nenhuma proibição de os municípios angariarem uma fatia bem maior de recursos. Nós ouvimos aqui o Prefeito da Capital do seu Estado, que dizia: "Eu não consigo passar o IPTU, o imposto sobre a propriedade urbana, de 0,00 não sei o que por cento, quando nos Estados Unidos o imposto da propriedade urbana, que é do município e que é livre, e que não é limitado pela Constituição, representa 15% do total dos impostos que a nação arrecada, e que exatamente quem mora num palacete deve dar uma contribuição correspondente para viabilizar aqueles que vão para a periferia. E é uma coisa simplérrima, e eu discordo um pouco do Relator, no sentido de que não seja possível, com um certo grau de precisão, mas com muita imprecisão, eu concordo, que nós estabelecemos um valor de venda do imóvel pelo qual se pudesse estabelecer o correto valor da contribuição para o IPTU".

Acho que o município, como regra, também, gere bem. Não entro na análise se gere melhor ou pior do que o Estado. Não concordo, em absoluto, quando se diz que uma obra custa dez vezes quando feito pelo federal, pelo Estado, essa relação, certamente, é uma relação que não foi medida. Há prefeitos que não merecem a posição que nós todos esperamos dos municípios, isso foi referido, não se pode impedir que haja loucos aqui e ali; há prefeitos que se deixam dominar por processos de corrupção, e aí as obras saem mais caras. Mas, como regra, por tudo quanto se falou, a transferência para o município de uma série de atribuições, sem dúvida alguma, é um caminho inexorável, e acho que marcharemos nessa direção.

Um problema que V. Ex.^a também mencionou, de uma solução de terrenos, como solução inicial do problema de habitar, o lote urbanizado, e isso o Constituinte Ronan Tito mencionou também com muita clareza. Por que se dão as invasões? Porque não há lotes urbanizáveis adquiríveis. E por que não há lotes urbanizáveis adquiríveis? E quero discordar, neste ponto, não posso calar sobre isso, quando o Constituinte Ronan Tito, com tanto brilhantismo, mencionou uma série de coisas da maior importância, incluindo uma frase que eu reputo extremamente equivocada; que o BNH foi criado para proteger as empresas construtoras. Não há engano mais terrível do que este. Todas as construtoras, que trabalharam nas obras sociais do BNH, quando não quebraram, entraram em concordata, quando entraram em concordata se descapitalizaram. E aquelas que se voltaram para o mercado de alta renda não foi com recursos governamentais, antes de mais nada, porque eram recursos da caderneta de poupança, que pertencem ao cidadão, e não ao Estado. Este é um grande equívoco que se tem cometido neste País, é que o Estado, com toda a importância que tem o urbano, não colocava um centavo, quase literalmente, para ajudar a resolver o problema urbano, porque os recursos do BNH, na sua totalidade, eram das pessoas físicas, e não do Estado. Eram recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, que era o seguro complementar para a aposentadoria do trabalhador, que tinha que retornar com correção plena, porque seria uma loucura imaginar você tirar de uma pobre gente, que recebe o que recebe, a pequena poupança compulsória que eles fazem, e eram os recursos das cadernetas de poupança voluntárias, adesivas, que são também das pessoas físicas.

Gostaria de ressaltar, nas colocações do Constituinte Ronan Tito, além disso que ele mencionou, dos terrenos adquiríveis, a solução simples, por nós não deitarmos regras, por nós não intervirmos naquilo que é a vontade e a vocação das pessoas. Por que na minha cidade não tem lotes urbanizáveis adquiríveis? E quando o Constituinte Ronan Tito também menciona que pela Federação custa um x, pelo Estado a metade, pelo município tanto, quando é o particular custa ainda menos, isso é uma verdade absolutamente incontroversa. E se custa menos, quando se estabelece a economia de mercado, onde as pessoas sejam livres para produzir os terrenos urbanizáveis, certamente um não pode ganhar muito, porque se ganhar, a economia de mercado funciona e vai um milhão construir aquilo, e não há atividade neste País onde a economia de mercado seja mais transparente do que o setor da indústria da construção. São mais de 30 mil empresas espalhadas no País afora, e não há possibilidade de um enriquecer ilícitamente, quando funciona esta economia de mercado, quando não se tem o clientelismo que houve no BNH, que serviu muito mais para enriquecer, isto sim, os proprietários de terrenos dos amigos do rei, para viabilizar conjuntos em posições inadequadas, mas não para o construtor, para os amigos do rei, isto, sim. Aí, não se estabelece o equilíbrio da economia de mercado.

Eu gostaria de ressaltar muito também, frase dita tanto pelo Constituinte Ronan Tito, como pelo Prefeito de Porto Velho, quando dizem, com toda clareza, que o problema são os recursos. Tivésse-

mos nós recursos ilimitados e, obviamente, não teríamos problemas na nossa cidade, mas teríamos bairros do tipo que tem Los Angeles, nós teríamos cidades como Brasília, com esses espaços urbanos que em algumas cidades são considerados como terrenos inaproveitáveis e aqui são jardins que florescem para Brasília, porque aqui, certamente, teve mais recurso.

Agora, o problema é como viabilizarmos esses recursos, e, sobretudo, como gastá-los bem. O de que precisa a uma cidade, literalmente, para resolver a sua questão urbana? Primeiro, ter um plano diretor de desenvolvimento urbano que seja feito pela comunidade, através dos seus representantes, que é a Câmara de Vereadores. Onde se estabelecer? É outra coisa que gostaria de ressaltar das suas palavras, é que todo terreno na cidade já tem, por si só, uma limitação do direito de construir inerente e inata à própria conceituação de cidade e do plano de diretor de desenvolvimento urbano. O que precisaria, cada cidade, é ter o seu plano diretor de desenvolvimento urbano. Nesta unidade territorial da cidade só se vai fazer tal tipo de atividade, só se vai construir duas vezes a quantidade de terreno, só se vai poder ocupar uma porcentagem do seu terreno, só se vai poder edificar uma altura tal, decidida em conjunto com a sociedade, pela sociedade, através dos seus representantes. Agora, o que não pode é uma cidade decidir o seu plano diretor de desenvolvimento urbano, que só vai ser possível fazer o loteamento com pavimentação de concreto asfáltico, no mínimo com 20 cm de espessura, com iluminação de vapor de mercúrio, com rede de tratamento de esgoto completo, não só com uma via pavimentada, mas com iluminação elétrica da mais cara que se possa imaginar, quando a realidade nacional é que não há recursos para todos. E é isso que é o drama em que vive a Nação, que nós produzimos uma quantidade, queremos, ansiamos e desejamos talvez consumir duas ou três vezes o que nós produzimos em última instância. Então, se nós tivermos a possibilidade, e eu quero também mencionar uma coisa que foi informada por V. Ex.^a, com a qual eu não concordo, que a valorização dos terrenos urbanos se dá por investimento somente da comunidade. No Brasil, as expansões urbanas, como regra, com exceção dos pequenos e parques núcleos habitacionais de baixa renda, em que o Estado tem feito alguma urbanização, no mais são feitas pelo setor privado, pelos donos daqueles lotes urbanizados.

São eles que investem, são eles que iniciam o programa de valorização da própria terra. Claro está que estou absolutamente concorde em que a valorização advinda de recursos da comunidade permaneça à disposição desta comunidade. Quanto aos instrumentos para isso, estes deverão ainda ser pensados.

Havendo um plano diretor que impede que haja lote com menos de 500 metros quadrados – pode-se iniciar um processo de solução habitacional com lotes de 150 metros quadrados. O ideal seria que fossem maiores, mas o que se pode fazer? Na minha cidade, era proibido fazer lote com menos de 300 metros quadrados. Ora, lotes com 300 metros quadrados, com pavimentação de concreto asfáltico e com tudo aquilo que mencionei, claro está que o custo não vai ser acessível a essa pobre gente que vem do interior para demandar um trabalho numa cidade.

Tampouco nas cidades pequenas, para onde devemos voltar nossas vistas, para evitar os inchamentos e as megalópoles que o Brasil está fazendo.

Nisso todos nós estamos absolutamente concordes, e o Constituinte Ronan Tito mencionou isso com bastante clareza e competência.

Um plano diretor de desenvolvimento urbano é que permita às pessoas fazerem, com liberdade, em zonas previamente escolhidas pela própria sociedade, loteamentos despojados, no primeiro momento – por que não? – para que, num segundo tempo, possam ser complementados; mas com saneamento básico para acabar com essa iniquidade, que é a invasão de favelas, onde pululam as doenças por falta de uma mínima condição de saneamento básico de esgotos e de água. Se o Estado não tem recursos, pelo menos que não proíba o setor privado de fazer esses loteamentos, para o colocarem à venda a preços compatíveis, sim, com a capacidade aquisitiva.

E mais: quando se estabeleceu um sistema de financiamento, criado com a maior competência – são hoje quase 30 bilhões de dólares que estão à disposição para a solução do problema habitacional sem ser recursos governamentais – fez-se um perfil de distribuição de renda extremamente competente. Os classe-média pagam o juro máximo, para que, numa redistribuição interna ao sistema, os que ganham pouco paguem juro quase zero para compatibilizar o valor da sua renda.

Isso agora está sendo jogado fora, Sr. Ministro. A última circular do Banco Central determina que o juro é igual para todo mundo. Essa medida foi aprovada na quarta-feira passada. E os recursos do BNH para onde foram? Também para os hiperempregos. Mas V. Ex.^a sabe muito bem que o grosso, o substancial desses recursos foi para tirar de pobre para dar para rico, no mais tresloucado subsídio que a História desta Nação já vivenciou.

Outro dia, estava do lado do filho do Governador Franco Montoro, que também era mutuário do BNH. Ele disse que pagava pela prestação da sua casa 300 cruzados e que se quisesse alugar por 50 milhões, alugava. E está a sociedade na rua, dizendo que o BNH está roubando dele, como está dizendo que está roubando de mim, que pago 100 cruzados e tenho direito de alugar a casa em que moro por 20.

Enquanto isso, não há recursos para se viabilizar a erradicação da pobreza das favelas. Foram movimentos colocados em nome da justiça social, promovendo a maior injustiça social de que se tem notícia neste País.

Portanto, nem o problema de recursos a rigor é. Se tivermos capacidade de aplicá-los corretamente, apelando não para a complicação, mas para as soluções simples, jogando ao município – outra coisa importantíssima que aqui foi dita – a co-participação na solução. Não é o BNH que deve escolher onde vai ser localizado o lote, o conjunto habitacional: é o Prefeito que deve fazê-lo, à luz da sua comunidade. "É aqui que eu quero o meu conjunto – se é que é conjunto – ou quero resolver por terrenos unifamiliares e que o financiamento vá direto para essas pessoas." É também um belo caminho.

Precisamos, portanto, descomplicar, e quero me incorporar naquilo que foi dito aqui. É um equívoco enorme imaginar-se que o grande pro-

blema de recursos seja o problema da terra. A terra é problema, porque não se lhe dá a solução devida, mantendo o direito de propriedade do mesmo jeito. A terra representa 5% do que se exige de recursos para resolver uma questão habitacional, se computarmos aí a urbanização, a água, o esgoto, o transporte, a escola, etc. Não é a terra que é o problema econômico para resolver o problema da habitação. Todo mundo quer mudar todo o instrumento de direito de propriedade, que é o anseio da média da população brasileira, para resolver 5% dos recursos, quando se jogam fora 150 bilhões de cruzados, dando de subsídio para quem não precisa. Essa é a verdade.

Temos que ter, isso sim, instrumentos competentes de desapropriação; se há uma invasão, que é inexorável, pois as pessoas precisam morar – e o Constituinte Ronan Tito menciona isso com muita clareza, as pessoas vêm não para morar, mas para vegetar numa casa de 3 por 2, onde mora 7 pessoas às vezes; que vêem muita estrela pelo céu, que é bonito na música, mas não para quem mora lá e vive, como no Sul do Estado, as condições climáticas do inverno.

Se o terreno é invadido, o que fazer? É tão simples. Desaproprie-se pelo valor da terra nua e com agilidade, sem ficar 10 anos discutindo na Justiça. Quer dizer, desapropria hoje pelo preço de hoje e viabiliza a posse da terra àqueles que a invadiram, faz uma urbanização provisória e transitória. São recursos atingíveis, Sr. Ministro, mas são recursos inatingíveis relativamente à grandeza deste País. Claro que são recursos robustos e não virá a solução dentro de 2 anos. Vamos precisar de 10 anos para acabar com o problema. Mas não vamos procurar as soluções complicadas; não vamos modificar toda a nossa cultura, vamos descomplicar e, sobretudo, deixar que o cidadão decida pela sua vida.

Essas eram as colocações que gostaria de fazer.

Diria ainda o seguinte: agora mesmo, nessa reunião do Banco Central, três outros princípios elementares da criação do Banco foram retirados. O prazo máximo de financiamento foi reduzido para 15 anos, na direção contrária da pessoa poder pagar a prestação da sua casa ou do seu a lote urbanizado. Por que não 25 anos? Em outros países chega a ser 40 anos. Era 25. Vai dar prestações inatingíveis. O comprometimento da renda familiar é limitado a 25%. Em nome de quê, isso? Se uma pessoa que ganha 40 mil cruzados, é classe média e quer comprar uma casa, vai pagar um juro mais alto para ajudar aos mais pobres. Mas ele não pode liberar 25% da renda dele para ter uma casa como ele quer ter? Por que limitar só a 25% da renda dele para ter uma casa como o ele quer ter? Por que limitar só a 25%, se ele pode ir a 35, como sempre foi? Era um perfil decrescente. Não se via tirar nem 25% dos mais pobres. Acho que a limitação de quem ganha salário mínimo é 10%, no máximo 15. Mas não tira da classe média, Ministro, o direito de comprar sua casa com recursos que são dela. Os donos da caderneta de poupança – parece que o País não sabe disso – são exatamente a classe média alta e média. São os maiores depositantes da caderneta de poupança. Estão fazendo um trabalho social. Submetem-se a pagar juros mais altos para ajudar aos mais pobres. Por que tirar

o direito de usar uma parte desses recursos para comprar sua casa?

Conto com V. Ex.^a, Ministro, para essa redistribuição de juros, como responsável pelo Ministério que tem de decidir pela política habitacional brasileira. Embora o Banco Central e o Conselho Monetário Nacional tenham que dar as regras financeiras, esses pontos básicos da filosofia do BNH, no seu início, não podem ser rompidos a esta altura. O perfil redistributivo da renda interna com juros crescentes, de acordo com o crescimento do financiamento, mas com limitação; juros tabelados, porque tabelados são os recursos.

A respeito desses três últimos parâmetros, eu lhe faço um apelo: o Banco Central disse que, se o MDU der o sinal verde, ele mudará essa circular.

Como preliminar, era isso que eu desejava dizer. Quero enaltecer as colocações que foram feitas não só pelo Constituinte Ronan Tito, por V. Ex.^a, como pelo Prefeito de Porto Velho.

Muito obrigado.

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ:

– O Sr. Roberto Ponte fez uma afirmação aqui, que, infelizmente, o Sr. Tomás, Prefeito de Porto Velho, não está para confirmar. Tenho dito e pregado que o problema do Brasil não é de recursos: é de gerente. Se fosse de recursos, não teríamos, nos últimos 4 anos, exportado dólares.

Enquanto meu caro colega Roberto Ponte falava, que é uma das pessoas que mais entendem de Sistema Financeiro de Habitação e do problema habitacional brasileiro, resolvi fazer um cálculo: pagamos 1 bilhão de dólares, por mês, de juros. Se dividirmos por 30, pagamos 30 milhões de dólares por dia. Se dividirmos 30 milhões de dólares por dia por 24 horas, pagamos 1 milhão e trezentos mil dólares por hora. Se dividirmos esse valor por 60 minutos, concluímos que pagamos 210 mil dólares por minuto. Enquanto estamos aqui, talvez 180 minutos, se fizermos esse cálculo, veremos que o nosso problema não é de recursos. Estamos conseguindo gerar esses recursos para pagar esse 1 bilhão de dólares, ou seja, em um minuto, pagamos 6 milhões e 300 mil cruzados, em dólares de 30 cruzados o dólar.

Por isso, concordo com o que disse aqui o Prefeito de Porto Velho, e o Dr. Roberto Ponte, que temos de repensar, como disse o Constituinte Ronan Tito, realmente, porque não é problema só de recursos; é o problema de gerência, e isso magoa muito porque, de repente, temos que nos encarapuchar e dizer que somos incompetentes. Veja bem; quem determinou que a área do lote urbanizado tem cerca de 300m², ou de 150 ou de 600m²? Provavelmente um arquiteto ou um engenheiro que nunca entrou numa favela.

Vamos ver o problema do que se falou sobre algumas coisas que dependem do Congresso Nacional e o Congresso Nacional vai ter que ser muito firme nisso. Primeiro problema, falamos na Lei do Inquilinato. Alguém já analisou – e é preciso ter muita coragem de falar sobre a Lei do Inquilinato, porque imediatamente chamam o cidadão homem da direita. Mas a Lei do Inquilinato é perversa para quem? E beneficia quem? Beneficia o morador que está há anos vivendo lá. Mas, em compensação, ao punir, por esse fato, o investidor do setor que deixou de investir, deixou de ter uma oferta, passou a deixar de ter uma

oferta de imóveis, está punindo violentamente o novo inquilino. Quer dizer, a lei acabou punindo violentamente os novos inquilinos e mesmo aqueles antigos que, agora, se vêm acusados para saírem do imóvel. Então a lei, que pretendia proteger, está acabando de ser altamente prejudicial, favorecendo, na verdade, alguns poucos, mas prejudicando a muitos. Precisa ser repensado, não depende do homem da favela; depende muito mais dos Srs. Congressistas, numa lei ordinária, discutirem lógico, com o homem da favela, com a classe média, enfim, com quem tem imóveis alugados: o proprietário e o inquilino – e acharmos uma lei.

A Lei do Loteamento que muitos querem que se reveja. Passávamos exatamente, com o Constituinte Ronan Tito, sobre Uberlândia há poucos dias atrás, e vimos um absurdo: milhões e milhões de cruzados foram imobilizados por alguém suficientemente rico, para asfaltar – eu ousaria dizer isto: – milhares de lotes que estão vagos. Se esse cidadão tivesse usado esses recursos para investir numa indústria, para investir na agricultura, imaginemos quanto isso teria rendido, até para ele? Não sei se ele fez um bom negócio. A verdade é que, passando sobre qualquer cidade, não precisamos ir longe: em Brasília, há um dado importantíssimo. Fico admirado como, de repente, as coisas que acontecem. Pretende-se expandir o Plano Piloto de Brasília, só que ninguém perguntou quem é que vai pagar a conta, para levar asfalto, água, luz para aqueles cantos. E ninguém ainda falou por que existem 40% dentro do Plano Piloto vazio. Há áreas do Governo ou áreas leiloadas e vendidas a particulares. Por que não se pergunta isso? Acho que a Assembléia Legislativa do Distrito Federal é a Câmara dos Deputados, já que não temos uma Assembléia Legislativa.

Alguém já indagou por que existem inúmeras superquadras vazias? A universidade de Brasília quantas quadras possui? Inclusive uma invadida por uma favela na 110. E não precisamos ir a São Paulo nem a Porto Velho, para vermos os exemplos dos esgotos sobre o asfalto, o exemplo do uso do solo urbano. Mas fiquemos em Brasília, e eles são protegidos por uma Lei do Loteamento – lei que exige, exatamente que, enquanto existe uma favela sem ter nem sequer ruas, exigimos, ao lado, que o loteamento particular tenha coisas que a própria cidade não tem. Precisamos rever isso que depende de nós e dos Srs. Deputados.

Outra coisa que se falou e que também partiu de movimentos que levaram à exaustão o Sistema Financeiro de Habitação, o problema do subsídio da prestação. Por isso, por exemplo, quando se baixou a prestação, que deveria ser reajustada em 124% e que se determinou que o reajuste fosse de 112%, e isso somado a favores que se fizeram anteriormente, resultando que hoje um apartamento, comprado numa praia de qualquer Estado brasileiro, tenha uma prestação mensal que se iguala ao aluguel por temporada num só dia. Enquanto isso temos milhões de pessoas sem poder morar. Então, recursos existem. Tanto existem que, segundo os técnicos do BNH, há um fundo potencial de 180 bilhões de cruzados – 180 bilhões de cruzados – segundo o Banco Central; eu não acredito nesse número, mas o cito, mas este fundo talvez seja de 500 bilhões de cruzados.

Vamos ficar com 180 bilhões de cruzados. Estou pedindo um crédito suplementar para fazer 150 mil lotes urbanizados hoje, ainda este ano, no valor de 1 bilhão de cruzados. Com 1 bilhão de cruzados poderá atender a 150 mil famílias brasileiras. E não é a fundo perdido, porque essas famílias irão pagar. Então, não estou jogando fora.

Então, recursos existem; falta é gerência. Quando vemos esses movimentos agora contra os marajás – o movimento nacional contra os marajás – o que é um fato positivo, não estamos entrando no mérito, tivemos que ficar só nisso; não é só o excesso de funcionários, não é só o excesso de vencimentos de alguns, mas acho que temos de pôr a carapuça de que somos incapazes; os melhores técnicos, os mais bem intencionados souberam fazer ótimos relatórios e não soubemos sair disso; tivemos a idéia e conseguimos pô-la no papel; do papel para a ação parece que a nossa raça, infelizmente, não tem condições de fazer. As idéias estão aí, o fazer é que está nos faltando. Se pudermos gerenciar os recursos brasileiros, tenho a certeza de que eles não faltarão.

Eram estas as considerações que desejava fazer, Sr. Presidente e Srs. Constituintes.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira):

– Sr. Presidente, gostaria de fazer uma pequena consideração: parece que não me fiz entender pelo ilustre Prefeito de Porto Velho e pelo Constituinte, meu conterrâneo, Ronan Tito. Comecei minha exposição, pelo mesmo princípio que começou o Constituinte. S. Ex.^a começou a falar, mas tinha que começar pela estaca zero. Eu comecei por coisa mais ou menos igual sobre a problemática moral brasileira; pelos 20 anos da ditadura militar, temos novos valores, novos conceitos de vida, de valores de gerenciar principalmente a coisa pública. E citei como exemplo esses casos com relação a Prefeito, e falei que na Constituinte deveríamos reformular a política dos Tribunais de Contas dos Estados e da Federação. Eu não distingui que eram só alguns prefeitos que não gerenciavam bem a coisa pública; também o Governo Estadual e o Federal, tanto que falei que temos que mudar os Tribunais de Contas, tanto os Tribunais de Contas dos Estados, da União, do Distrito Federal.

Já existe Tribunal de Contas no município de São Paulo; têm de ser reaparelhados e ter uma nova mentalidade na fiscalização da coisa pública.

Primeiramente, não sou contra a reforma tributária. Sou até a favor. Só que esta Subcomissão não é da reforma tributária; aqui é questão urbana e transporte. Então, não é o local adequado para também discutir a reforma tributária. Aqui estamos discutindo reforma urbana, questão urbana.

Então, não queria me alongar num assunto que não diz respeito à nossa Subcomissão. Mas eu, perfeitamente, sou a favor da reforma tributária. Eu dei, como exemplo, os prefeitos, como poderia dar os governadores, secretários de Estado, ministros, dirigentes de empresas públicas. Acho que temos na Constituinte, de fazer uma reformulação da competência dos tribunais, tanto municipal, estadual como federal.

Gostaria, também, concordando com o Constituinte Luiz Roberto Ponte, de não concordar com a colocação do nobre Senador Ronan Tito, quando ele disse que o BNH foi criado pra beneficiar empreiteiras. Primeiramente, eu não conheço

uma grande empreiteira no Brasil que tenha entrado no mercado imobiliário. Não me consta que a Mendes Júnior, a Andrade Gutierrez, Norberto Odebrech, a Camargo Correia, sejam construtoras de apartamentos ou que tenham feito loteamentos. O BNH, pelo contrário, no seu início e até hoje é muito democrático quando ele trata de questões habitacionais. Quaisquer 5 (cinco) cidadãos de uma empresa ou de uma repartição pública podem se reunir, ir à Caixa Econômica, hoje, e tirar o plano condomínio. Arrumar os cinco, fazer uma sociedade, comprar um lote aqui, na Ceilândia ou em qualquer parte do Brasil ou no interior, com um lotezinho os 6 irem junto à qualquer agência da Caixa Econômica, tirar o empréstimo para fazer o prediozinho do condomínio. E a Caixa empresta para construir o prédio individualmente, como emprestava o BNH a qualquer agente financeiro. E democrático, não exige construtor, não exige empreiteira para construir prédio, pelo contrário, são poucas as grandes construtoras do Brasil de edificações e elas estão localizadas no Rio e em São Paulo; qualquer cidadão pode construir a sua casa própria com o dinheiro financiado pelo BNH. O BNH empresta individualmente, você pode construir uma casa até de 2 cômodos. Qualquer cidadão, que ganha três salários, tem condições e a Caixa financia para construir uma casinha, paga até o lote.

Então eu discordo da informação do meu coestadano e amigo. Digo mais: quem tirou o dinheiro do BNH foi quando ele começou a entrar – não sei em que época foi – no saneamento urbano. Tirar o dinheiro da poupança, tirar o dinheiro do Fundo de Garantia, que era para aplicar em habitação, para fazer as grandes obras de saneamento e desenvolvimento urbano. Porque, enquanto um cidadão vai lá e tira, hoje, 150 a 500 mil cruzados para construir uma casa, vão as grandes prefeituras e tiram milhões e milhões de cruzados, hoje, e eram bilhões de cruzeiros antes, dinheiro suficiente para construir cidades. E o Constituinte Ronan Tito conhece muito bem que a maior obra realizada em Belo Horizonte, até hoje, foi com o dinheiro do BNH, dinheiro suficiente para construir uma cidade. Quando foi criado o BNH a finalidade não foi para canalizar córrego, fazer saneamento; foi construir casas populares. Foi, no seu desvirtuamento, ao longo de sua existência, que fez com que faltassem recursos para a sua finalidade principal que era a construção. Então, eu não conheço nenhuma construtora no mercado imobiliário. As grandes construtoras foram, sim, trabalhar, ser empreiteiras das grandes prefeituras, foram fazer as grandes obras, e os beneficiados foram as grandes prefeituras.

Agora, eu não entendi bem a colocação do nosso querido Ministro. Ele disse há pouco que está solicitando crédito junto ao Ministério da Fazenda – se não me engano – para que o seu Ministério tenha recursos para urbanizar 150 mil lotes, ainda este ano. Se S. Ex.^a com dinheiro federal, com dinheiro, enfim, do povo, quer dizer, tal estatal poderia fazer tal coisa, ele censurou, viajando com o nosso Constituinte lá em Uberlândia, a nossa querida terra, onde o Constituinte tem grande prestígio político, é um grande empresário também lá, então S. Ex.^a se admirou de ter, sobrevoando a cidade, encontrado um grande loteamento com toda a infra-estrutura montada, asfalto, água, luz, esgoto, feito pela iniciativa privada.

Eu pergunto aos Srs. aqui, se toda cidade tivesse empresários que fizessem com recursos próprios esse plano de urbanização com o dinheiro da iniciativa privada, estaria, hoje, o Ministro com petições de recursos extras ao Ministério da Fazenda, para poder urbanizar? Porque esse empresário que fez essa grande obra em Uberlândia, Sr. Ministro, eu acho que o Prefeito e a sociedade de Uberlândia deveriam dar a ele uma condecoração. Porque, se fosse efetivado que toda cidade tivesse cidadãos que fizessem esses grandes loteamentos com recursos próprios, não seria necessário que fosse lá prefeitos gastar o dinheiro público para fazer. Porque, se V. Ex.^a tivesse sobrevoado Uberlândia e tivesse encontrado uma grande favela lá, tivesse um grande loteamento sem luz, sem água e sem esgoto, quem iria colocar água lá? Quem iria calçar a rua? Seria a prefeitura com o dinheiro do contribuinte. Então, o Governo tem que efetivar que os loteamentos tenham já infra-estrutura pela iniciativa privada. Porque não desviaria esses recursos dos órgãos públicos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Ministro Deni Schwartz.

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ: – Eu vou me defender porque acho que fui mal entendido. Eu não critiquei o proprietário, eu até disse que o proprietário, provavelmente, "entrou pelos canos". Eu critiquei a lei que obrigou o proprietário a fazer num loteamento tal, que não permite colocar água, não permite que o cidadão tenha acesso àquela terra, porque ele tem que vender por um preço tal que não está sendo possível. Tanto que, em Uberlândia, também, tem favela. O favelado não teve condições de comprar o terreno, porque se exigiu muito e, me parece que nós falamos da lei. Não tem favela lá?

O SR. CONSTITUINTE: – Nenhuma (Intervenção fora do microfone.) Em Uberlândia não tem uma casa de favela. Com 400 mil habitantes, uma cidade pequena mas não tem favela, porque lá tem prefeito.

O SR. MINISTRO DENI SCHWARTZ: – Veja bem, eu concordo, mas nas áreas inaproveitáveis na cidade que tiveram que ser usadas, e nós vimos lá, porque as áreas mais nobres foram loteadas a um preço muito alto. Se não fosse assim, não teriam morrido 8 pessoas naquela chuva que deu. Isso é que dói.

O SR. CONSTITUINTE RONAN TITO: – Ministro, o que tem lá urbanizado, desnecessariamente, daria para fazer 5 Uberlândia.

Quanto a isso eu não quero questionar V. Ex.^a. O que há lá urbanizado, desnecessariamente ou precipitadamente, ou de maneira inconveniente, e eu não acredito em livre iniciativa do *laissez faire* no século passado. O Estado, a prefeitura têm que colocar normas. E é o desperdício o que acontece lá. Agora, se não tem favelas é porque lá temos um prefeito com sensibilidade social que lutou, acabou com as favelas que tinha, fez cooperativas, o Ministro ajudou, deu dinheiro para lá para acabar. Felizmente, graças a Deus, não temos favelas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte Manoel Castro, com um apelo da Presidência, inclusive já pela segunda

vez, para que sejam breves para darmos oportunidade a outros.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Na intervenção do ilustre Constituinte Ronan Tito eu vesti a carapuça, de alguma forma, quanto ao problema das favelas. E, eu disse, com a mesma inquietação do Ronan Tito de que me preocupava e que eu era a favor da mudança do regime de propriedade na área urbana, e o Ministro afirmou, na sua exposição, que ele também se preocupava com as soluções dos problemas de favela. O que eu disse, e continuo achando e reafirmando, é que a favela, em determinado momento, não é solução. Nesse momento, inclusive de mudança política, em momentos de novos governadores onde está faltando, inclusive a autodeterminação, porque se a solução fosse essa, eu não sei por que Governo, como o do Rio Grande do Sul – talvez o Rio Grande do Sul seja um caso atípico pelos problemas financeiros – mas em São Paulo, onde houve uma sucessão pacífica dentro do mesmo partido, de governadores correligionários, e que é o Estado mais rico da Federação, como ele não se antecipa na solução desse problema social e com o custo da terra relativamente baixo. Se nós pegarmos o caso de Brasília, eu já tenho três meses de cidade e já ajudei, pelos menos, a 5 famílias voltarem para o seu Estado de origem, a Bahia, por não ter nenhuma condição aqui por um problema de emprego. Talvez a diferença de outras áreas e de Uberlândia, seja, talvez, o problema do nível de renda. Quer dizer, o problema da área tem a ver, também, com a questão do emprego. Não adianta dizer a todo mundo que nós vamos distribuir o resto de Brasília ou o que quer que seja.

A outra questão, no caso de Salvador, onde nós enfrentamos durante quase três anos, sem que houvesse novas favelas – porque as novas invasões foram administradas – e não houve intervenção policial no sentido de maltratar quem quer que seja. Há favela e, inclusive essa nova a que me referi, a favela das Antigas Malvinas – foi na época da Guerra das Malvinas que voltou a ser ocupada – tinha condições porque era um terreno foreiro e tinha um processo jurídico na Prefeitura que podia desapropriar e o Governo podia, pelo menos, fazer uma coisa elementar. As vezes em que ocorreram casos como os que V. Ex.^a citou e mesmo sugeriu a transferência, já que havia uma necessidade social, o próprio órgão do Governo que afastou as pessoas que, pelo menos, fizesse um arruamento. Agora, permitir que se instalem, criminosamente como se instalaram em Salvador 5 mil famílias com o Governo numa posição demagógica, na medida em que permitiu ou criou certas facilidades e não deu a mínima infra-estrutura. O Governo e a Prefeitura deviam, realmente, àquela altura dos acontecimentos, pelo menos dizer-lhes: "Se quiserem, tudo bem, os Srs. podem invadir mas esperem um mês, pelos menos, que eu vou disciplinar isso para não virar bagunça." Porque da forma que foi feito, não é nem um problema de não ter água, não ter esgoto, não ter iluminação, é que o custo da infra-estrutura dessa área já ocupada será muito maior. Se nós não fizermos isso, nós estamos nos enganando.

Este local, esta Subcomissão é permanentemente um ponto de reflexão. Nós temos que discutir sempre, visando a uma tentativa de solução

ou, pelos menos, a entendermos o que é certo e o que é errado para dizer que esse é o caminho menos ruim. Daí não podemos impedir as invasões, lamentavelmente. Mas, evidentemente, nós podemos, pelo menos, amenizar situações em determinadas circunstâncias.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Gerson Marcondes.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Gostaria de fazer, primeiro, justiça aos prefeitos do nosso querido Brasil. Temos aí, grandes prefeitos com grandes favelas também, em seu território. Mas, é claro, entendemos a palavra do nosso nobre Constituinte.

Tive a grande honra de dirigir uma Secretaria de Planejamento onde, hoje, temos uma área de grande conflito social. As grandes invasões de São Paulo e lá no Município vizinho de Guarulhos, cidade com 1 (hum) milhão de habitantes, nós sentimos o problema muito de perto. Víamos aquele povo sem ter onde morar, que é o grande problema do favelamento, como o desemprego, víamos o exemplo transparente do que é a miséria naquela região. E, nós víamos, também, de um lado, a iniciativa privada, a iniciativa de particulares querendo empreender determinados parcelamentos do solo levando, com isso, ao comércio esse lotes, fazendo com que fossem adquiridos pela população de baixa renda.

Em Guarulhos, cidade eminentemente industrial, com 300 e tantas favelas próximas à Zona Leste de São Paulo, nós, durante 4 anos, tivemos lá o pedido de uma centena de diretrizes a serem expedidas para o parcelamento do solo urbano. Nesses 4 anos, conseguimos aprovar talvez bem meia dúzia de empreendimentos. A aprovação desses empreendimentos – e aqui eu faço um apelo aos nobres e queridos Constituintes, que olhem com muita atenção – lá nós temos uma verdadeira gincana; o sujeito quase que precisa ir buscar o carimbo do Papa para conseguir a aprovação de um empreendimento. Como é que nós podemos segurar um indivíduo que não tem como pagar o seu aluguel, que não tem, muitas vezes, nem um emprego? Como é que nós podemos segurar? Nem com a polícia podemos impedir essas invasões que estão ocorrendo, hoje, lá na região de Guarulhos, lá na Zona Leste da Grande São Paulo. É humanamente impossível. Não vamos conseguir. Tivemos a oportunidade de conhecer o proprietário de uma das glebas invadidas, que por ser da região, nos procurou, nos agradeceu até, essa invasão, porque essa área será objeto de uma desapropriação do Poder Público, precisamente do Governo de São Paulo que, possivelmente vai lhe pagar o valor justo. Nesse terreno, nessa gleba, era inviável aprovar um loteamento, mesmo porque era uma área muito grande, em torno de 800 mil metros quadrados, dentro do território do município de São Paulo, mas que a legislação colocava ali uma série de impedimentos. O tal proprietário saiu beneficiado, o povo que está lá receberá esse terreno e pagará a um preço talvez justo. Mas o que pregamos é não ao subsídio. É uma maneira racional de encarmos as coisas no nosso Brasil. Não podemos, nunca, permitir que essa tragédia continue. Temos que fazer, sempre, leis boas e viáveis, sob o ponto de vista do atendimento, sob pena de

nós transformarmos o nosso Brasil numa praça de guerra. E não é a Polícia que vai segurar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Atendendo à solicitação do Prefeito de Divinópolis, dentro do CNDU, concedo a palavra ao Sr. Aristides Salgado.

O SR. ARISTIDES SALGADO: – Para dar um recadinho de 2 minutinhos.

Em primeiro lugar agradecemos a deferência da Mesa, e dizemos que, conhecemos o nosso Ministro, quando participante do nosso CNDU, como ex-prefeito, também, o nosso Presidente da Mesa, como ex-prefeito e o nosso Relator, o nobre Constituinte José Ulysses, que é elemento ligado à área imobiliária, em Minas, e nós o conhecemos, também, porque trabalhamos naquela área como arquiteto.

Mas, é importante aqui relevarmos, como prefeito, que a questão do desenvolvimento urbano, como todos nós sabemos, é uma questão muito complexa e está aqui mostrado pelas discussões, mas está intimamente ligada à questão do desenvolvimento econômico e social. Não poderia nunca ser analisada sem essa perspectiva. E, as cidades, todas elas têm os seus problemas de desenvolvimento urbano, seus problemas de favelamento, a partir ou da condição econômica e social em que a cidade está inserida, dependendo da região.

A cidade, também, tem uma formação que vai determinar o seu tipo característico: na formação industrial, comercial, uma cidade institucional, uma série de coisas dessa natureza e, mais, ainda, por último, a questão da administração. A questão da administração é importante para o desenvolvimento urbano, mas ela tem que ser analisada desse quadro mais complexo e mais amplo. Então, daí, nós partimos para coisa mais objetiva que seria a descentralização. Então, nós como prefeito, defendemos a descentralização dos recursos, como uma forma de maior autonomia. Eu acredito que, à medida em que os prefeitos, as câmaras municipais e os municipalistas, fazendo aquele trabalho que nós sabemos que deve ser feito no município, da melhor maneira, do modo mais econômico, a partir disso eu acho que os erros poderão continuar, mas eles serão cada vez menores e nós teremos cada vez mais, o acerto. Portanto, se falta a nós competência, na visão centralizadora do poder, faltam competência e política porque esta está centralizada. A medida em que descentralizarmos, nós vamos fazer as experiências. Então os prefeitos, os municipalistas, cada vez mais, solicitam que as discussões em torno da Constituinte, neste caso específico do município e os das regiões sobre os quais vamos falar no dia 6, e também aqui, com relação ao desenvolvimento urbano se nós tivermos de trabalhar em cima de uma administração que possa ser voltada para os seus próprios problemas, eles serão diminuídos.

E, por último, dizer que nós achamos que todos nós erramos, os prefeitos também erram. Mas, conforme o Constituinte expôs, os prefeitos somados não erram absolutamente naquilo que já foi colocado aqui, por S. Ex.^a esses grandes problemas nacionais, que aí estão, não foram solucionados com as nossas divisões, como a nossa riqueza, que, a cada dia mais, foram deterioradas.

Portanto, queremos deixar aqui bastante claro que o problema do desenvolvimento urbano, a partir do município, eu tenho a impressão de que ele poderá ser melhor solucionado.

Agradeço a oportunidade que a Mesa nos deu para reafirmar esses nossos compromissos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu acho que já discutimos, trocamos idéias e o tempo já vai longe e não queremos ser estafante aqui, no nosso encontro. Mas, eu gostaria, antes de o nosso convidado, o Ministro Deni Schwartz, fazer o encerramento deste nosso bate-papo, esta nossa troca de idéias, de colocar o seguinte: nós estamos sentindo uma necessidade muito grande de ter o assunto da questão urbana agitado, para dizer um termo bem popular. Já fiz referência, no início do nosso encontro, o setor agrário está com um documento, que é o Plano Nacional da Reforma Agrária, tem lá os seus aliados, a Reforma Agrária, os sem-terra, têm os aliados da sociedade, organizações que são aliadas do processo e, portanto, assessoram os movimentos e ajudam e fazem toda uma movimentação por aí. Há por outro lado, claro, os que se opõem à reforma agrária – seja a UDR, sejam os latifundiários, coisas deste gênero, mas, não os considero grandes forças, nem muito organizados também.

No setor urbano, em primeiro lugar, não temos um documento que tenha um certo consenso. Pelo que me parece, não temos uma elaboração ainda, nem do ponto de vista governamental, nem do ponto de vista de associações profissionais, nem de organizações da sociedade.

As nossas concepções sobre as questões urbanas ainda são muito difusas, elas não estão ainda bem sedimentadas, e não temos acordo, nem rumo, nem diretriz ampla para trazeremos ao debate uma proposta. E, por outro lado, os setores interessados também na questão das reformas e das transformações urbanas, a nível popular, não são plenamente organizados, não têm diretrizes nacionais claras também, e vão levando a coisa na medida da angústia e da situação do insustentável. Por outro lado, os setores que controlam, mas talvez os que se servem melhor desta realidade, são setores organizados que são articulados em termos de capitais, e são fortes. E, além do mais, ainda são grandes anunciantes junto aos veículos de comunicação de massa, o que faz também com que aí se articulem forças muito fortes. De modo que, diante desta realidade de não querer analisar como as coisas chegaram, nós precisamos articular não só aqui, no Parlamento, mas junto ao Executivo, e junto às organizações da sociedade que têm alguma visão neste sentido, e elaborar algo em cima disso. Primeiro, porque as informações que nós, do Parlamento, precisamos não estão dentro do Parlamento; nós temos uma dificuldade imensa, aqui, de acesso às informações. As informações que estão no Parlamento não são plenamente assimiláveis pelos Parlamentares, e ainda é o Executivo que detém o maior volume de informações e seguramente o volume maior de assessorias, de técnicos que estão prestando serviços integrais. De modo que tudo isto não permite que o Parlamento tome esta iniciativa por sua conta e consiga levar isto adiante. Já tivemos aqui a experiência da lei que está dormindo aí nas Comissões, ainda da Câmara. De modo que acho que nós precisamos articu-

lar os setores interessados, quer do Parlamento, quer do Executivo, quer da sociedade como um todo, e das organizações profissionais também, para nós termos algumas diretrizes sobre as quais pudéssemos trabalhar, lutar, elaborar em cima disto e fixarmos, então, nas legislações pertinentes, quer agora na Carta Magna, como depois nas demais legislações, aquilo que o setor urbano, hoje, requer desta área institucional. De modo que, ao fazer estas considerações, passaríamos a agradecer toda participação do Plenário, dos Prefeitos, dos Constituintes, dos assessores e, também a gentileza e delicadeza do Ministro Deni Schwartz, vir aqui debater conosco a questão.

De modo que, ao agradecer, passamos a palavra ao Ministro para as considerações finais do nosso encontro.

O SR. DENI SCHUWARTZ: – Apenas para uma consideração final: o Constituinte Dirceu Carneiro diz muito bem; nós não temos uma visão clara do problema urbano, a grosso modo é do que nós falamos no início desta nossa reunião, como dissemos que não conhecemos a nossa cidade, e se os senhores lerem os diversos artigos, as diversas manifestações, relatórios sobre o problema de desenvolvimento urbano, provavelmente chegarão a uma conclusão que eu, infelizmente, já cheguei; enorme dor de cabeça, um linguajar rebuscado, e uma compreensão zero. E por que isto? Não cabe culpa aos nossos cientistas que estudam isto, parece-me, apenas, que há um divórcio, um distanciamento das questões reais do meio urbano.

Vamos comparar com o meio rural; até as instituições brasileiras, o nome rural já tem uma certa tradição. Tínhamos o INIC já em 1940, passamos a ter a SUPRA, que gerou o INDA e, hoje. O Estatuto da terra data de 1964. O Problema reforma agrária, foi um dos fatores, que nos levou à longa noite de 20 anos, porque quando foi para a rua, mas já estava na rua, na década de 50, ou 60... E o problema urbano? Vivia escondido num Conselho, num Ministério do Interior, meramente lá. Fez-se uma tentativa com o BNH, e o BNH se transformou em Banco, tanto que até serve para o presente, e nós temos uma mania muito grande de pretendermos ser banqueiros, nós só os criticamos, porque não o somos.

Mas vejamos bem, quando se criou o BNH se criou também ao lado do BNH, o SERFHAU e que prestou, durante dois ou três anos, bons serviços, e quando se começou a pensar em planos diretores ele desapareceu porque o BNH, todo poderoso, de repente fez o que bem entendeu, ou fizeram do BNH o que bem entendiam sem ouvir mais o SERFHAU, que acabou desaparecendo, o mesmo de certa maneira aconteceu com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, pertencente ao Ministério.

Parece-me que os problemas urbanos datam exatamente, mais objetivamente, de dois anos para cá. Assim como a criação do Ministério que, até hoje, inclusive não é entendido, e nós mesmos não conseguimos nos entender. Em todos os Ministérios da República, os senhores acham alguma ação municipal, seja através da SAREM, seja através da SEAC. A SAREM, hoje, no Ministério da Fazenda, a SEAC no Ministério do Planejamento. Se os senhores forem no Ministério dos Transportes, verão o CBTU atuando no meio ur-

bano, enfim em todos os Ministérios. Não conseguimos ainda nos consolidar, nós sofremos e também não consolidamos ainda a percepção de todas as autoridades da necessidade de um órgão, só um órgão que trate dos problemas urbanos. Mas isto é exatamente a nossa luta, e talvez seja muito bem vindo, neste momento em que estamos começando um Brasil do zero quilômetro, talvez até pela Constituinte possamos ter o problema do desenvolvimento urbano tratado de uma maneira correta.

Agora, eu gostaria de dizer que tenho uma meta, infelizmente sei que não vou cumpri-la. Eu disse, quando assumi o Ministério, que o Ministério do tipo do desenvolvimento urbano teria o seu dia de glória no dia em que o seu Ministro pudesse fechar a porta, entregar a chave ao Presidente da República e pedir que baixasse um decreto ou uma lei, extinguindo o Ministério por absoluta falta do que fazer. Isto é, no momento, em que os municípios já estivessem suficientemente maduros, desenvolvidos, para não precisar da tutela do Governo Federal, através do Ministério. Parece-me que este é o objetivo. Parece que o dia em que nós pudéssemos atingir esta meta como já existem alguns no Brasil, que não precisam do Ministério do Desenvolvimento Urbano, é verdade, que já sabem tocar, já sabem planejar, que, com uma reforma tributária, poderão ter os recursos sem precisar vir a Brasília, neste momento o Governo Federal poderia ser retirado. Discuti isto, inclusive, com um cidadão da Alemanha e para surpresa minha ele me disse que lá, na Alemanha, ainda existe o Ministério de Desenvolvimento Urbano, para dar diretrizes e normas. Acho que isto poderá ser substituído facilmente por um Ministério de Planejamento, coisa que nós não tivemos até hoje no Brasil. O super Ministério de qualquer país, de qualquer prefeitura, de qualquer Estado, sempre deveria ser o Planejamento. Todos os outros deveriam existir em função dos planos, a curto, a médio e a longo prazos. Infelizmente, não ocorre no Brasil, mas chegaremos lá.

Então, encerro, agradecendo a atenção de V. Ex.^a e dizendo que me sinto muito satisfeito por estar com V. Ex.^a muitos ex-prefeitos, e particularmente, com este grande Senador, Constituinte, que é o Dirceu Carneiro. Permitam-me assim chamá-lo. O Dirceu que, com os seus acertos e erros – isto o que o torna humano, se só acertasse seria Deus – junto com alguns outros prefeitos, não só do nosso Partido, como foi o caso do Prefeito de Boa Esperança, lá no Espírito Santo, e outros, começaram, de fato, esta nova mentalidade do prefeito brasileiro. O Dirceu, com o seu jeito de gaúcho, despertou em sua Lages tantas coisas boas, como em Boa Esperança e outro tantos pequenos municípios brasileiros. Acho que aí nós começamos a fazer desenvolvimento urbano. Aprendemos com ele e vamos, aos poucos, pegar o rumo certo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a presença de todos e encerramos a reunião, convidando para amanhã, às 9 horas, quando ouviremos o setor de transporte aéreo e ferroviário.

(Levanta-se a reunião às 21 horas e 20 minutos.)

10ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Às dez horas e nove minutos do dia vinte e nove de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, apresentar os seguintes Constituintes: Paulo Zazur, Dirceu Carneiro, Manoel Castro, Márcio Lacerda, José Ulisses de Oliveira, Luís Roberto Ponte, Gerson Marcondes, Noel de Carvalho, Amaury Müller, Denisar Ameiro e Dalton Canabrava, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Havendo número, e dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente convocou os seguintes convidados a comporem a Mesa: Tenente Brigadeiro – do – Ar Waldir Pinto da Fonseca – Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil – DAC; Senhor Aloysio Ribeiro – Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos: e o Engenheiro Wellington de Aquino Sarmento – Representante da Companhia Brasileira de Transporte Urbano – CBTU. Após tomarem lugar à Mesa, o Senhor Presidente concedeu, a cada convidado, tempo para expor suas idéias. Em seguida, o Senhor Presidente abriu os debates, concedendo a palavra aos seguintes interelatos: José Ulisses de Oliveira, Denisar Ameiro, Irma Passoni, Manoel Castro e Luis Roberto Ponte. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, às treze horas e quinze minutos, lembrando aos Senhores Constituintes da reunião a realizar-se amanhã, dia trinta de abril, às nove horas, destinada a ouvir representantes de entidades ligadas à área de transporte rodoviário. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e nove de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 29 DE ABRIL DE 1987, ÀS 10 HORAS E 10 MINUTOS DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA 5 DO ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vamos iniciar a reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte agradecendo a presença dos Constituintes, dos participantes dos debates e das assessorias, convidando para fazer parte da Mesa o Departamento de Aviação Civil – DAC, com o Tenente-Brigadeiro, Waldir Pinto da Fonseca; da Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, Dr. Aloysio Ribeiro; e o representante da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos, Wellington de Aquino Sarmento.

Iniciamos nossos trabalhos com o representante da CBTU fazendo exposição sobre a questão dos transportes urbanos sobre trilhos.

Concedo a palavra ao Sr. Wellington de Aquino Sarmento.

O SR. WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Exm^o Sr. Presidente, Constituinte Dirceu

Carneiro, demais companheiros da Mesa, Srs. Constituintes:

Inicialmente, gostaria de explicar que fui convocado ontem, à última hora, para representar aqui o Presidente da CBTU, e portanto, não devidamente preparado para fazer a exposição como deveria ser feita. No entanto, vou procurar dar alguns elementos do panorama do que é o sistema de transportes urbanos sobre trilhos no País.

O transporte urbano sobre trilhos no País iniciou-se aproximadamente em 1937, com a eletrificação dos subúrbios do Rio de Janeiro, que é o maior sistema existente no País. Posteriormente, foi feito o sistema de transportes urbanos em São Paulo, inaugurado e começado a operar eletrificadamente em 1946. Esses sistemas foram administrados durante todos esses anos, até 1984, pela Rede Ferroviária Federal que teve sempre como enfoque, interesse principal e empresarial, o transporte de carga, e desde aquela época, como era natural, por esse enfoque principal para o transporte de cargas, o transporte de passageiros, seja de longa distância, principalmente urbana, foi sempre ficando para um segundo plano, não era prioridade da companhia, e isso foi se agravando com os anos, principalmente quando a Rede Ferroviária era cobrada de resultados empresariais, financeiros e econômicos positivos, ela se desinteressava mais ainda por esse tipo de transporte e ficou, durante muito tempo, qualificado como uma coisa que não interessa, porque transportar passageiro urbano é uma coisa que não dá lucro, só dá prejuízos, traz problemas. Então, se formou, durante muitos anos, esse tipo de mentalidade, de concepção. Como decorrência dessa postura, dessa visão sobre o assunto, esses sistemas foram se deteriorando até que em 1972, mais ou menos, nessa época, quando se implantaram os metrô, de São Paulo primeiramente, o Rio de Janeiro depois; começou então uma tentativa de modificação da concepção desse tipo de serviço, ou seja, com a implantação dos serviços de metrô de São Paulo e Rio de Janeiro ficou apresentado para a comunidade que o transporte urbano sobre trilhos, se bem implantado, se bem gerenciado, se bem operado, se bem mantido, tem um papel importante a cumprir na operação do sistema de transporte de uma região metropolitana e administrado dessa maneira, bem gerido pode e deve prestar um trabalho de excelente qualidade. Foi difícil fazer isso porque quando no País não se conhecia o metrô, a reação era muito grande dentro das cidades, com cirurgias traumáticas no Rio de Janeiro e São Paulo, mas hoje, os sistemas estão operando e a partir do momento em que começaram a operar todo mundo sentiu uma nova postura dos responsáveis por esse tipo de transporte e ele teve uma aceitação muito boa, muito positiva e começou a haver uma modificação de mentalidade, de postura, a respeito desse tipo de transporte. Isso foi muito bom porque a própria Rede Ferroviária começou a reagir a isso e começamos a ver, no Rio mesmo, embora com instalações bem mais simples, bem mais antigas, mas hoje mesmo, qualquer um que ande nos subúrbios do Rio verá instalações simples, mas todas bem limpas, com sistema de comunicação visual, de informação ao passageiro bem feita, uma atenção diferente com o usuário; então, começou aquela mudança de que o passageiro nesse tipo de transporte não é um problema, não

é um negócio que não dá lucro, e, sim, que há uma obrigação do Estado de prover esse tipo de serviço com uma qualidade adequada ao ser humano, porque é difícil de dimensionar por ser o assunto um pouco subjetivo, mas não difícil de visualizar a importância que esse tipo de serviço representa para cada ser humano, em todo o desempenho dele, seja em qualquer setor, irá depender muito da capacidade de mobilidade, dessa capacidade de mobilidade em condições adequadas.

Com essa nova posição e início de reação da Rede Ferroviária começou a se dar, não ainda em níveis desejáveis, a postura de se criar uma companhia que fosse responsável por essa gestão dos transportes urbanos já com essa nova concepção, com essa nova postura, com novos procedimentos de tratamento de qualidade de serviço para o usuário.

Foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos com essa finalidade e procurou-se, na época, formar-se a sua primeira Diretoria por representantes da antiga Diretoria de Transportes Metropolitanos da Rede Ferroviária, que traziam uma bagagem muito grande, desde 1937, como dissemos aqui, da implantação desse sistema, mas sob outra ótica, outra visão do sistema e componentes do metrô do Rio de Janeiro e de São Paulo que vieram trazer essa nova visão, essa nova postura administrativa para o sistema. Assim, foi organizada a companhia e, dentro disso, ela vem trabalhando, se esforçando para modificar esse panorama que não é evidentemente, na implantação dos metrô do Rio de Janeiro e São Paulo, isso foi fácil porque foram sistemas novos, a CBTU então, acabou de implantar agora, e alguns em fase de implantação, o trem metropolitano de Porto Alegre, que está operando, o trem metropolitano de Recife, já com essa mentalidade; qualquer um que for a Recife e andar no trem metropolitano de lá e de Porto Alegre verá uma qualidade de serviço, limpeza nas estações, um tratamento do usuário sem nada a desejar do metrô do Rio de Janeiro, a mesma coisa está-se fazendo em Belo Horizonte e procura-se agora – não com o mesmo grau de investimentos, porque são sistemas menores – fazer a mesma coisa na linha sul de Recife e em Fortaleza e, posteriormente, nos subúrbios de Natal e de João Pessoa, aí já numa etapa mais adiante.

A companhia está procurando fazer isso dentro da postura e, hoje, está se transportando no Rio de Janeiro cerca de um milhão de passageiros, no sistema da CBTU e mais em torno de 450 mil pelo metrô do Rio de Janeiro; então, no Rio de Janeiro, em torno de 1 milhão e meio de passageiros, e o metrô de São Paulo está quase chegando a 2 milhões de passageiros por dia. A CBTU está transportando 850 a 900 mil por dia, e a Fepasa, em torno de 300 a 350; Porto Alegre está transportando 100 mil passageiros por dia, e Recife, em torno de 120, o que podemos considerar em fase de ampliação.

Um dos maiores problemas enfrentados pelo sistema de transporte sobre trilhos no País, hoje, é justamente aumentar a sua capacidade, porque somando isso tudo, no Brasil, dá em torno de 5 milhões de passageiros, o que é muito pouco, em torno de 6 a 8% dos passageiros urbanos transportados num país. Precisa-se aumentar para cumprir o papel do trem, evidentemente, mas

não existe nenhum tipo de transporte que seja completo e único, ele tem que funcionar integrado aos demais meios de transporte e isso tem sido bastante difícil. Uma das dificuldades é porque não existe normalmente, nas regiões metropolitanas, um órgão responsável pela gestão dos transportes como um todo, procurando fazer essa integração e não a gestão dos transportes como um todo, mas do transporte integrado com os outros aspectos de uma região metropolitana. Na realidade, o que se deseja – e o que o Ministério dos Transportes vem procurando induzir e conduzir os trabalhos que lhe estão afetos – é que haja uma integração completa, olhando a operação da cidade como um todo; então, vem o uso do solo, vêm todos os outros serviços básicos de saneamento, educação e outros, tanto assim, que no próprio trem metropolitano de Recife já iniciou-se esse trabalho com uma Comissão cuidando desses aspectos. Não foi só o trem, e hoje, no projeto de Fortaleza, o Ministério dos Transportes está discutindo, desde o ano passado, os melhoramentos do trem com todos os órgãos locais, estaduais e municipais, ligados a transporte, a urbanismo, enfim, a todas as áreas que tenham alguma ligação direta ou indireta com o sistema de transporte. Essa é a principal postura que tem havido nessa gestão de não agir como anteriormente; por exemplo, no sistema federal se fazia melhoramentos ou investimentos no sistema de trem sem conexão, sem integração adequada com os órgãos locais e hoje estamos fazendo isso e o exemplo mais concreto é o de Fortaleza que está sendo desenvolvido desta maneira. Acreditamos que, neste caminho, nesta integração adequada com os órgãos locais, poderemos chegar mais rapidamente ao desejo de que haja essa gestão sempre pela região metropolitana local, independentemente até, se os recursos possam ser sempre oriundos de lá. Porque hoje sabemos que somente o Estado de São Paulo tem condições de fazer investimento e manter um sistema desse tipo, a própria União não tem conseguido os recursos necessários para isso; mas esse encaminhamento, essa forma de trabalhar em conjunto com os órgãos locais nos levará, acredito, mais rapidamente a esse desejo do comando ser feito pelo poder local.

Acredito que, dessa forma, Sr. Presidente, tenha dado um panorama preliminar do que é o sistema de transporte sobre trilhos no País.

Aliás, gostaria de dizer só mais uma coisinha sobre o problema tarifário; um dos problemas graves que o setor vive é o problema tarifário, porque hoje, em linhas gerais, em média, as tarifas variam de região para região, mesmo porque elas já são determinadas após discussão com os órgãos locais em função das tarifas dos outros modos de transporte que também variam de região para região.

Mas, em linhas gerais, podemos dizer que a proporção da tarifa hoje, cobre 20% dos custos operacionais e criou-se uma mentalidade um pouco complexa para o setor. Vários locais pedem trens ao Ministério dos Transportes, com a imagem de que o trem é um transporte barato, então há vários pedidos de trens; isso não é verdade, o trem é muito caro e só se justifica para fluxos de transporte bastante elevado, ou quando existe um programa muito grande ou muito bem definido de indução do crescimento numa determi-

nada direção de uma região; fora isso tem-se que pensar muito para que ele possa ser justificado, porque como o preço cobrado da tarifa é muito baixo cria a impressão de que ele é barato e aí está uma das dificuldades. A tarifa é muito baixa, o subsídio é muito alto e a concepção do social, achamos ainda que tem que sofrer uma evolução, porque antes se dizia que o trem era social, tem que prestar serviços, mas fica uma visão muito pequena do social, falam no social, como se este fosse apenas transportar pessoas pobres e sabemos que a coisa é bem mais ampla do que isso. O Ministério tem procurado discutir e difundir essa política de concepção, de que vale à pena, em conjunto sempre com a região metropolitana e os demais órgãos, desenvolver essa política de que poderá justificar vários investimentos maiores, nessas regiões, desde que elas estejam englobadas num projeto maior de desenvolvimento da própria região metropolitana.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição e passaremos ao nosso segundo expositor da Confederação Nacional dos Trabalhadores de Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos, Dr. Aloysio Ribeiro.

O SR. ALOYSIO RIBEIRO: – Sr. Presidente, Dirceu Carneiro, Sr. Relator José Ulisses de Oliveira, autoridade civis e militares, Srs. Constituintes, Sr^{as} e Srs.

Em primeiro lugar queremos manifestar a nossa imensa satisfação em verificar que o Poder Legislativo concretiza, na prática, o processo de transição democrática, quando dá espaço aos vários segmentos da sociedade para participar e influir nas políticas governamentais, nas decisões do próprio Poder Legislativo. É o que o movimento sindical e a nossa Confederação sempre reivindicam, como tivemos ocasião de dizer, especialmente ao Presidente da República, no dia 4, próximo passado, na audiência que concedeu ao movimento sindical. Esperamos que esse exemplo do Poder Legislativo seja integralmente seguido pelo Poder Executivo nas várias formas que pode proporcionar a toda a sociedade, de modo particular, aos trabalhadores.

Queremos deixar claro que a Confederação dos Trabalhadores de Transportes Marítimos, e Aéreos, através dos seus filiados, Federação e Sindicatos de Aeronautas e Aeroviários, desde há mais de 20 anos têm participado e contribuído na forma, não só de críticas, mas na forma de trabalhos, de exposições, nas CPI que ocorreram nesta Casa, no Senado e na Câmara dos Deputados, para o desenvolvimento correto da Aviação Civil Brasileira.

É com esse mesmo propósito, dando continuidade a essa verdade histórica que aqui tentaremos contribuir, não na forma de críticas, mas de apresentação de alguns fatos, e dentro do possível, apontando encaminhamento de soluções ao ver dos trabalhadores em transportes aéreos, aeroviários e aeronautas.

Em primeiro lugar gostaríamos, desde logo, de transmitir a esta Subcomissão a grande reivindicação dos trabalhadores em transportes aéreos, aeroviários e aeronautas, no sentido de que a aviação civil brasileira seja administrada, dirigida por um órgão civil e diríamos unificado e centralizado, num só órgão governamental, de natureza civil, administração e política de aviação civil, englo-

bando tudo que diga respeito a transporte aéreo-comercial e não-comercial, infra-estrutura, setores de apoio e de formação de pessoal.

Apontaríamos o exemplo de praticamente todos os países, citando os Estados Unidos, onde a FAA administra a aviação civil, a FAA – Federal Aviation Administrativa – vinculada ao Ministério dos Transportes e, na França temos a "Secrétairerie Général de l'Aviation Civil", também vinculada ao Ministério dos Transportes. Aliás, por ocasião daquele infausto acontecimento, o acidente de Orly que vitimou quase 200 pessoas anos atrás, houve um episódio simples e muito significativo, qual seja, de que o Ministro dos Transportes da França apresentou condolências ao Governo brasileiro, enviando um telegrama ao Ministro dos Transportes do Brasil.

Apontamos essa possibilidade de a aviação civil ser dirigida realmente por um órgão civil, não por qualquer discriminação contra os militares, mas porque verificamos que o Ministério da Aeronáutica, o ministério militar, tem a sua tarefa primeira, sua tarefa constitucional primeira que, naturalmente, deve ser dirigida à atividade militar, que cada vez deve exigir mais a sua atenção. Se hoje provavelmente o Ministério da Aeronáutica dirige a sua maior atenção, talvez até grande parte dos seus recursos, para a aviação civil, é chegada a hora de se corrigir essa distorção, esse desvio, quanto mais que novas etapas de desenvolvimento do Brasil e nova fase de exigências militares exigem toda a atenção do ministério militar para a sua função específica.

De modo que, aqui sugeríamos à consideração da Constituinte, a possibilidade da criação – de um ministério específico da aviação civil, poderia ser objetado pelas razões administrativas ou burocráticas – mas pelo menos numa fase de transição a aviação civil passasse à órbita, do Ministério dos Transportes. E a seguir ou desde logo, se criasse uma Secretaria Geral de Aviação Civil como um órgão autônomo que atualmente não é, mas sim dependesse do Ministério da Aeronáutica. E esse novo órgão, a Secretaria Geral de Aviação Civil teria uma estrutura jurídica, uma administração idêntica a dos demais órgãos da administração direta do Governo Federal, reunindo como departamento, atuais setores ou até empresas públicas ou S/A, como a Infraero, a Cemal, a Tasa, o Cemai, o Cenipa, que é um órgão de investigação e prevenção de acidentes, diretamente ligado ao Ministério da Aeronáutica e um órgão militar, mas que destina grande parte do seu tempo – aliás um órgão absolutamente correto, respeitado por todos nós aeronautas e aeroviários, mas que está umbilicalmente ligado ao Ministério da Aeronáutica. Como está também o Cemal, Centro de Medicina Aereoespacial, que faz os exames médicos de aeronautas e fazia também de aeroviários. Toda essa estrutura deveria e poderia ser aglutinada em torno de um único e grande órgão gestor da aviação civil, esse é o nosso entendimento. Dentro dessa estrutura administrativa apontaríamos ainda a criação de um Conselho Nacional da Aviação Civil, com representantes de todos os órgãos e entidades que tratassem da aviação civil e que estabeleceria a política aeronáutica e fiscalizaria a sua execução, bem como a criação de um Conselho Nacional de Transportes que trataria da assessoria técnica e econômica.

Consideramos esses dois conceitos há pouco. De ontem para hoje, estávamos verificando, através de um excelente trabalho do Professor Procópio de Carvalho, ex-professor de um órgão do Ministério da Aeronáutica, em São José dos Campos, que tratava da geopolítica de transportes aéreos e fazia comparações com o transporte aéreo em todo mundo. Infelizmente, o Prof. Procópio de Carvalho, que nos assessorou há 20 anos atrás, com o qual não mais tivemos ligações, foi cassado em 64 ou 65, talvez inclusive por causa dessa sua belíssima obra e de suas posições.

Diríamos, fundamentando ainda que brevemente a nossa posição, em favor de um órgão realmente civil para dirigir a aviação civil, que é o atual DAC que seria, talvez, até o embrião, a fonte desse órgão, mas atualmente todos consideramos o DAC absolutamente acanhado, para a grande tarefa, a complexa incumbência de quase um ministério de aviação civil que lhe é atribuída. Sua composição é quase que exclusivamente de oficiais da Aeronáutica, e aqui não vai nenhuma atitude desprimorosa com os oficiais, com os militares, todos eles naturalmente competentes, mas que exercitam sua passagem pelo DAC como passagem por qualquer outro órgão do Ministério da Aeronáutica, como se estivessem numa base aérea ou noutro qualquer estabelecimento por 2, 3 anos, cumprindo naturalmente o Regulamento que rege as suas carreiras. Não têm eles, inicialmente, além da sua formação militar, uma formação dirigida para o gerenciamento da aviação civil e posteriormente, quando começam a aprender os problemas da aviação civil, naturalmente seguindo a sua carreira são transferidos para outras missões. Essa é uma das objeções e um dos motivos que provocam distorções no encaminhamento dos problemas da aviação civil.

Teríamos a apontar, como fato quase que a demonstrar que, em todos esses anos, o DAC realmente não conseguiu cumprir a tarefa que deveria caber a um ministério da aviação civil, a um órgão voltado exclusivamente para o transporte aéreo, como quase que uma falência do Departamento de Aviação Civil. Quando citando duas questões básicas, a segurança de voo, ensino, a formação de pessoal da Aviação Civil. Tivemos nos últimos 10 anos, pelo menos até 85, quando acompanhava ainda pessoalmente dados estatísticos de acidentes, tivemos de 76 a 85 uma média de 300 a 400 acidentes anuais, o que deve causar perplexidade a todos nós. Acidentes da aviação, não só da aviação grande, aviação comercial, mas da Aviação Civil, do interior, aí apontaríamos então a falta da infra-estrutura mais simples do interior, praticamente inexistente, porque a Infraero, o DAC e o Ministério da Aeronáutica, naturalmente estão preocupados, com os grandes aeroportos, e temos alguns dos maiores aeroportos do mundo, os mais modernos do mundo, mas o interior é completamente desprovido de quaisquer simples apoio. Há milhares de aviões e há cerca de 20 mil pilotos, que dão a sua contribuição ao desenvolvimento do interior, na forma de mil e uma atividades diferentes, ligados à falta de infra-estrutura, e não por falta de recursos do interior; temos também a falta de uma política de ensino para a Aviação Civil. Enquanto o Ministério da Aeronáutica tem 4 ou 5 excelentes estabelecimentos dedicados ao ensino dos oficiais, dos subalternos, dos técnicos militares, em Pirassu-

nunga, que é uma das escolas mais modernas do mundo para a formação de oficiais aviadores, em Guaratinguetá, em Curitiba, em Barbacena, não temos até hoje uma escola de aviação para formação formal sequer de pilotos comerciais, muito menos de técnicos, de meteorologistas e de uma infinidade de técnicos que a aviação necessita. Esses técnicos são formados na prática, ou por uma ou outra empresa particularmente pela Varig. Temos talvez hoje de 100 (cem) e 150 (cento e cinquenta) aeroclubes e escolas civis de aviação mal organizadas em sua maioria, carentes de estrutura é até mesmo de instrutores com curso formal Sou eu, talvez um dos poucos instrutores, mas já fora da ativa, naturalmente, que teve um curso regular de instrução, fazendo nada menos do que 150 (cento e cinquenta) horas de voo e um razoável currículo teórico, isso há 30 (trinta) e pouco anos, de lá para cá a formação de instrutores sem curso regular caiu gradativamente e até abruptamente, ao ponto de hoje os aeroclubes que formam pilotos, terem em seus quadros não instrutores com uma formação regular, mas simples práticos, porque teriam realizado algum número de horas de voo na ordem de 200 horas, o que é pouquíssimo e sem um ordenamento regular dessas horas. Esses pilotos são eivados de erros e vícios, que transmitem àqueles que deveriam formar com mais proficiência.

Esses são fatos e não críticas, que apontamos aqui hoje, sucintamente, repetindo o que no decorrer de quase 30 (trinta) anos, através de nossas entidades sindicais, Sindicato Nacional dos Aeronautas, Sindicato Nacional dos Aeroviários, fizemos chegar aqui ao Poder Legislativo, por ocasião de três comissões parlamentares de inquéritos, na qual participamos como expositores, ou como assessores daqueles excelentes grupos de Deputados e Senadores, que se detiveram na análise de questões da aviação. E, também, através de exposições, trabalhos que entregamos ao Poder Executivo, particularmente e diretamente às autoridades do DAC, tentando muitas vezes, poucas vezes conseguindo, audiências com os Diretores da Aviação Civil. Nas vezes que com eles estivemos expusemos nosso ponto de vista com clareza, com franqueza e com minudência, mas jamais tivemos respostas concretas, nem mesmo quando sugerimos – e isso foi duas, três, quatro vezes a criação de uma comissão permanente de estudos técnicos de aviação. Uma comissão tripartite, baseada nos ditames da OIT – Organização Internacional do Trabalho –, onde os Técnicos do DAC, representantes das empresas e dos aeronautas aeroviários, poderiam debater, discutir e aprofundar soluções, numa forma de trabalho harmônico e com um único interesse de desenvolver, organizadamente a aviação, evitando, inclusive, conflitos trabalhistas políticos, dos quais está cheio a aviação, ainda hoje exatamente hoje está ocorrendo mais um, que poderia ter sido evitado, com toda certeza.

Teríamos a apontar algumas questões a respeito ainda da segurança de voo, relacionando uma seqüência de fatos que o Ministério da Aeronáutica, através do Departamento de Aviação Civil, teria condições, algumas até hoje, porque não demandariam recursos ou grandes providências administrativas, mas simples atos burocráticos, portarias, sequer chegando a decretos, portarias internas do próprio DAC que resolveriam algumas

das questões que aqui levantamos neste momento, antes de, num breve tempo, futuramente, apresentarmos projetos fundamentados. Em relação, por exemplo, à formação de pessoal caberia que alguns aeroclubes, talvez uns 10 (dez) ou 15 (quinze), regionais fossem designados para formar pessoal técnico de nível médio evitando-se a pulverização de recursos públicos a cerca de 150 (cento e cinquenta) aeroclubes. Na seleção médica que também é fator primordial na condução da aviação, com maior segurança de voo, temos uma excelente organização do Ministério da Aeronáutica, que é o Cemae, mas que ainda é carente de certos recursos, como também todo o seu quadro de médicos, exclusivamente de militares; entendemos que o Cemae deveria ter médicos também civis, para que haja uma maior abertura, uma modernização, a abertura para a comunidade científica e médica. O Cemae peca, apesar de sua boa organização, pois também é um órgão respeitado por nós, aeronautas, e lá tenho cerca de 60 (sessenta) exames médicos, pois fazemos exames médicos periódicos, e posso atestar o seu grau de eficiência, o que não implica em que ele seja perfeito, porque o Cemae não faz um aconselhamento, não faz um acompanhamento e não há um entrosamento do Cemae com as empresas, nem com os aeronautas através de suas organizações sindicais: São sugestões e idéias que poderiam ser aproveitadas pelo próprio Cemae e o próprio Ministério da Aeronáutica. Também o Cemae é apenas um órgão que recomenda, mas não participa efetivamente da feita, da regulamentação de aeronautas e aeroviários; ele não é ouvido sequer pelo próprio Ministério da Aeronáutica, como foi nossa proposta, quando participamos de um grupo tripartite há 3 (três) anos, no DAC, tratando de uma nova regulamentação de aeronautas. Achávamos que o Cemae missão, mas não foi convocado para tal.

Consideramos também que se o treinamento da aviação comercial é excelente na grande aviação, na aviação comercial, hoje naturalmente com os grandes **boeings**, se é excelente na maioria das empresas, poderia ser ainda aperfeiçoado quando cada companhia escolhesse o seu tipo de treinamento para os novos aviões. Quando este é feito originalmente no exterior, normalmente o fabricante oferece uma, duas ou três fases de treinamento e essas empresas, por questões econômicas, dão o curso completo, meio curso ou apenas a parte inicial do curso, naturalmente depois complementado no Brasil. Seria uma pequena complementação ou uma determinação que o DAC deveria fazer, no sentido de que os treinamentos no exterior dos primeiros instrutores, que depois vêm treinar pilotos aqui no Brasil, fizessem o curso completo determinado pelo fabricante e aconselhado pelo FAA, ou pelo órgão civil no país fabricante da aeronave.

Ainda sugeriríamos um intercâmbio entre as companhias brasileiras e as companhias norte americanas, canadense e europeu, seja do mundo capitalista ou socialista, porque não há dúvida alguma de que o índice de segurança de voo na Europa é superior ao do Brasil, por razões várias que não haverá tempo de definir.

Citaríamos ainda o Cenipa – Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, também um órgão do Ministério da Aeronáutica, um órgão militar, que merece dos aero-

nautas todo o respeito e acatamento, pela sua organização, seus princípios e propósitos, mas teríamos uma observação a fazer, porque o Cenipa é apenas um mero órgão de recomendação; ele não traça normas e as suas recomendações ao DAC, na maioria das vezes, não são concretizadas na forma de outras normas, de portarias, enfim de novos procedimentos tendentes a reduzir o nível de acidentes. Há também uma grande falha do Cenipa, quando ele não proporciona aos pilotos civis um número de vagas nos seus cursos que são muito bons. Achamos, inclusive, que esses cursos deveriam ser matéria obrigatória dos currículos do aeroclube e dos cursos das companhias de aviação e não são. Em 10 (dez) ou 20 (vinte) anos que existe o Cenipa, apenas 215 (duzentos e quinze) civis tiveram a ventura de fazer os cursos do Cenipa.

Temos ainda como falha gravíssima do Sistema Nacional de Aviação Civil, dirigido pelo Ministério da Aeronáutica, a questão da fiscalização da legislação que toca a aeroviários aeronautas. Enquanto o Ministério do Trabalho, carente de pessoal e de recursos, sempre que convocado e solicitado pelo Sindicato Nacional dos Aeronautas e pela nossa Confederação a exercer o seu papel de órgão fiscalizador, e isso ele faz com proficiência e dedicação, a parcela que cabe ao DAC, na fiscalização da legislação aeronáutica, da legislação técnica, deixa muito a desejar. Na verdade, o DAC não partilha nem se entrosa com o Ministério do Trabalho na fiscalização, muitas vezes, das suas próprias normas; algumas vezes chega a obstaculizar os serviços do Ministério do Trabalho. Ainda no ano passado, em 1986, aqui mesmo em Brasília, os Inspetores do Ministério do Trabalho foram impedidos de proceder à fiscalização da regulamentação dos aeronautas, das jornadas, dos descansos entre jornadas dos pilotos aqui de Brasília, pelos Oficiais do Ministério da Aeronáutica, os inspetores do trabalho foram impedidos de visitar o aeroporto, embora sejam funcionários públicos de um órgão da mesma administração. Como também, em Goiânia, os Inspetores do Trabalho não tiveram acesso às instalações das empresas de táxi-aéreo daquele aeroporto impedidos que foram pela administração local do DAC.

Podemos afirmar, com toda a certeza, mais do que o Ministério do Trabalho sem que o Ministério da Aeronáutica invadisse a seara do Ministério do Trabalho, apenas complementando a fiscalização deste, a participação do DAC seria de fundamental importância, porque bastaria que participasse da fiscalização quando da entrega do plano, de voo, um ato técnico, portanto, da órbita do Ministério da Aeronáutica. Bastaria que, por ocasião da entrega do plano de voo se fizesse determinada fiscalização e nesse plano de voo se colocasse um item a mais para que o computador determinasse, verificasse se haveria ou não infração em determinado voo, um excesso de jornada, a por exemplo, que é fundamental para a segurança de voo. Essa sugestão, da maior simplicidade, já foi dirigida há muito tempo e reiterada ao DAC, sem que houvesse a devida resposta.

Ainda no tocante à fiscalização, no que diz respeito ao DAC, vemos duas falhas gritantes, quando dezenas, senão centenas de oficinas de manutenção, que fazem os trabalhos de manutenção

das aeronaves menores de todo o interior brasileiro foram homologadas pelo Ministério da Aeronáutica há cerca de 10 anos ou mais, num processo em interessar, de avivar serviços técnicos credenciados pelo Ministério da Aeronáutica; mas hoje temos certeza do baixo índice de sua produtividade e de sua eficiência, porque a maioria dessas oficinas não têm pessoal com qualificação e número suficiente e muito menos testes para exame dos motores e equipamentos eletrônicos dessas aeronaves. Haveria que se fazer uma nova rodada de fiscalização para ser homologada ou não, tais oficinas. Também um trabalho da máxima simplicidade, da órbita exclusiva do DAC, mas que de há muito não vem sendo feito, a não ser esporadicamente. Nós nos ofereceríamos, inclusive, aeronautas e aeroviários, para partilhar desses trabalhos de fiscalização, de ordenamento e aconselhamento às oficinas do interior, juntamente com os oficiais e técnicos do DAC, se assim fôssemos contactados por aquele órgão.

Finalmente apontaríamos uma atividade do Ministério da Aeronáutica, pouco ortodoxa, quando oficiais da ativa da Aeronáutica correm o Congresso Nacional e obstaculizam os projetos de interesse exclusivamente trabalhista de aeronautas e aeroviários, tentando impedir a sua aprovação na Câmara e no Senado.

Agradecemos ao Presidente ao Relator, pela paciência com que nos ouviram e estamos aqui na expectativa de quaisquer perguntas que os Srs. Constituintes nos possam fazer.

Queremos dizer aos Senhores, finalizando, Sr. Presidente e Sr. Relator, que tudo que aqui dissemos está fartamente documentado em nossas exposições de motivos, em documentos oficialmente entregues ao Ministério da Aeronáutica, particularmente ao Departamento de Aviação Civil, através de correspondências; algumas delas se encontram aqui e, oportunamente, antes do dia 11, nós as passaremos ao Presidente e ao Relator desta Comissão.

Queremos ainda para finalizar, realmente, dizer que aqui temos um documento entregue a cada Líder de Partido, por ocasião da "Semana da Asa de 1985", portanto, um documento moderno e atual, em que apontamos os fatos que aqui tratamos e muitos outros; apresentamos nada menos que 43 propostas e sugestões ao Executivo e ao Legislativo, tendentes a minimizar, senão a reduzir substancialmente o número de acidentes e a propiciar também um desenvolvimento melhor da aviação civil brasileira. Permita-nos a Presidência citar apenas 5 exemplos. Falamos na instalação de uma CPI de comissões de transporte aéreo na Câmara dos Deputados; na aplicação do Código Civil, por ocasião dos acidentes; na criação de um Tribunal aéreo e de um departamento nacional de segurança de voo. Todos esses órgãos ou departamentos inexistentes no Brasil, mas existentes na maioria dos países do mundo, aqui se faz indispensável, inadiável, que nesta Constituinte, na Constituição próxima, que dele se trate e se decida.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição do Dr. Aloysio Ribeiro passamos a ouvir a exposição do Departamento de Aviação Civil, do Tenente-Brigadeiro Eduardo Waldir Pinto da Fonseca.

O SR. EDUARDO WALDIR PINTO DA FONSECA: – Exm^o Sr. Senador Dirceu Carneiro, Presidente da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, Exm^o Srs. Constituintes, Senhoras e Senhores:

Desejo externar, inicialmente, a minha satisfação em comparecer a esta Subcomissão da Constituinte, honrado que fui com o convite do seu Presidente e Exm^o Sr. Senador Dirceu Carneiro.

Esta oportunidade impar de poder contribuir de alguma forma, por mais modesta que seja, na composição da futura Carta Magna do Brasil, através de esclarecimentos e opiniões pessoais, aos ilustres Constituintes, muito me honra e envaidece.

Foi-me concedido, pelo Exm^o Sr. Presidente desta Comissão, 15 (quinze) minutos para falar sobre o tema Transporte Aéreo.

Entretanto, antes de entrar no tema propriamente dito, é importante que se faça um pequeno retrospecto, a guisa de introdução, da competência e atribuições do Ministério da Aeronáutica, a fim de que se possa situar, exatamente, no seu contexto a Aviação Civil e o Transporte Aéreo.

De acordo com os fundamentos da legislação que criou o Ministério da Aeronáutica em 1941, pela fusão da antiga Diretoria de Aeronáutica Civil, do Ministério de Viação e Obras Públicas; de Aviação Militar, do Exército; e, de Aviação Naval – e nos termos dos atos legais em vigor, ao Ministério da Aeronáutica compete administrar os negócios de Aeronáutica Militar e Civil, e tem por finalidade a consecução da política aeroespacial nacional; em seus aspectos militar e civil, a sua direção técnico-administrativa, o desenvolvimento dos seus elementos constitutivos, a preservação de sua integridade e a preparação de sua destinação constitucional.

Assim, legalmente são atribuídas ao Ministério da Aeronáutica três atividades básicas.

Gostaria de deixar bem claro, o termo Ministério da Aeronáutica, o antigo Ministro da Aeronáutica, Brigadeiro Araripe Macedo, costumava dizer que o Ministério da Aeronáutica é um Ministério híbrido, é um Ministério civil e militar, por isso o nome Aeronáutica, e não Ministério da Força Aérea, porque engloba todas as atividades ligadas ao espaço.

Ao Ministério da Aeronáutica, de acordo com a Legislação em vigor, a ele compete:

1 – Uma atividade essencialmente militar – a Força Aérea Brasileira.

2 – Uma atividade essencialmente Civil – a Aviação Civil; e finalmente.

3 – Atividade de pesquisa e desenvolvimento aeroespaciais; e há, naturalmente, toda uma infra-estrutura aeronáutica, para apoiar essas três atividades básicas.

O fato Srs. é que desde o surgimento da Aviação, o Brasil sentiu as suas possibilidades e a sua importância.

Esta sensibilidade, aliada ao idealismo de nossos pioneiros foi a base em que se alicerçou a doutrina que impulsionou e ainda impulsiona as atividades aviatórias.

Graças a esses pioneiros, e graças a sabedoria daqueles que souberam, ao longo do tempo, interpretar o pensamento, a vontade e visão de nosso povo, o Brasil tem dado ao mundo exemplo

de bom senso, de nacionalidade, de equilíbrio e de inteligência.

Isso se patenteia na doutrina com que têm sido conduzidos os assuntos da Aeronáutica, resumindo na Integração em entidade única de tudo aquilo que diz respeito ao espaço.

Vamos analisar rapidamente uma daquelas três atividades básicas – a Aviação Civil ou melhor o Sistema de Aviação Civil.

Na realidade o Sistema existe na prática, desde a fundação do próprio Ministério da Aeronáutica, mas somente foi esquematizado e regulamentado em 1969, com base na reforma administrativa de 1967.

Assim, o Sistema de Aviação Civil, é constituído por um órgão Central – o Departamento de Aviação Civil, por órgãos ou elementos executivos e intervenientes, localizados na estrutura básica do Ministério da Aeronáutica (aqui incluídas as empresas vinculadas ao Ministério da Aeronáutica: INFRAFRO – TASA – CELMA) e finalmente os chamados elos executivos do sistema, isto é, órgãos ou elementos estranhos à estrutura básica que, por força de contratos, concessões ou autorização, exploram serviços públicos ou realizam atividades correlacionadas com a aviação civil.

Um desses elos executivos, é constituído pelos Serviços de Transporte Aéreo ou simplesmente o Transporte Aéreo Civil, que se classifica em Público ou Privado, segundo sua finalidade.

Na realidade, senhores, o Transporte Aéreo Civil engloba uma extensa e complexa gama de serviços e atividades que vão desde o controle e a supervisão governamental, passando pelas empresas e organizações que operam suas frotas e toda uma infra-estrutura de apoio, aeroportos, oficinas, parques de manutenção, agências, inclusive a formação de quadros humanos altamente especializados. Dessa forma, o Transporte Aéreo não é uma atividade comum. Não tem, como a primeira vista se nos apresenta, a única finalidade de levar pessoas e coisas de um lugar para o outro; o significado do Transporte Aéreo Civil é muito mais amplo e se estende aos campos econômicos, político, psicossocial e militar.

Este significado, a primeira vista, escapa à maioria das pessoas estranhas ao problema e mesmo a certos setores da administração governamental. Observadores superficiais, ou voltados para determinados aspectos rotineiros da aviação, eliminam o sentido global do transporte aéreo; outros menos avisados, o consideram como atividade cercada de um halo de aventura, e há ainda os que julgam com demasiada frieza essa atividade vital para o desenvolvimento do país, considerando-a como um simples comércio de passagens e de fretes e, muitos até o definem, pejorativamente, como transporte de luxo.

Um avião comercial, que percorre determinada rota ao longo da costa ou ao longo de nossas fronteiras interiores, é um instrumento permanente de interação econômica, transporta para cada escala pessoas que, nesses locais, negociam, que ali avaliam as possibilidades de comércio da região, que abastecem essas praças de mercadorias, também, muitas vezes, transportadas por via aérea.

Assim, a aviação vai promovendo um estreito intercâmbio entre os grandes centros e as cidades do interior do país e, ainda especialmente, dessas mesmas cidades entre si. Outros buscam essas

localidades para fins de avaliação de seu desenvolvimento, através de obras de infra-estrutura ou para a implantação de sistemas educacionais ou sanitários, mas todos – do Governo ou das classes produtoras – visando ao exercício de suas atividades peculiares e com a finalidade comum a todos, que é ampliar os negócios locais ou regionais.

Do ponto de vista psicossocial, o avião comercial é o veículo que leva àquelas localidades menos desenvolvidas a imagem dos grandes centros – notícias e comentários atualizados através de jornais e revistas do dia, a cultura através de livros editados nas grandes metrópoles, medicamentos e equipamentos de que suas populações necessitam comumente ou em casos de emergência, além de técnicos das áreas governamentais ou dos setores privados, que difundem os conhecimentos mais modernos e eficientes, abrangendo a educação, a medicina, a nutrição, a engenharia e, mesmo, a religião. Há finalmente o intercâmbio turístico – a viagem de lazer.

Deste conjunto de circunstâncias, resulta para as populações de áreas distantes e menos desenvolvidas – mas que recebem a visita regular do avião – uma influência de caráter social, que traz uma melhoria para o seu padrão de vida. Sob o aspecto técnico, o transporte aéreo é fonte de desenvolvimento e de aprimoramento constante. O avião é um dos mais sofisticados veículos da atualidade, projetado para ter o menor peso global possível e para transportar, a altas velocidades, o máximo de carga útil.

Em face do constante progresso da técnica, tem o avião sua obsolescência econômica relativamente rápida, determinando sua periódica substituição por tipos mais avançados, de forma que há uma necessidade permanente de treinamento de todo o pessoal técnico, para que possa acompanhar, rigorosamente atualizado, o que de mais moderno se faz no mundo em matéria de equipamento aeronáutico e de infra-estrutura.

Os cursos proporcionados pelas empresas no Brasil e no exterior, aos seus técnicos de voo e de terra, já se tomaram uma rotina, que apresentam inestimável cabedal para o País, permitindo-lhes acompanharem a atualização de conhecimentos tecnológicos de origens externas as mais variadas. Assim, são as empresas grandes centros de formação e aperfeiçoamento de numerosos grupos de técnicos de diversos níveis, que constantemente se renovam à proporção que a complexidade dos equipamentos cresce.

Politicamente, o Transporte Aéreo Civil tem seu significado marcante: e o avião comercial que, embora não estando a serviço direto do Governo faz permanentemente a cobertura de nosso imenso território, da orla marítima às fronteiras extremas, e, ainda mais, levando a nossa bandeira até países amigos no serviço regular, que é uma expansão de nosso tráfego doméstico e uma afirmação de nossa presença no exterior e um instrumento inestimável da política externa do Governo.

O Transporte Aéreo Comercial, do ponto de vista militar, é um apoio constante e um meio de comunicação para as unidades militares sediadas nos pontos mais longínquos do nosso território e realiza um trabalho complementar ao Transporte Aéreo Militar e ao próprio Correio Aéreo Nacional.

É a aviação comercial que mantém um elevado contingente de reserva especializada de alto nível técnico, não somente de pessoal de voo como de engenheiros e especialistas em manutenção, de comunicações, de suprimentos e de todas as demais atividades que, nos diversos setores, apóiam os serviços regulares das empresas de transporte aéreo.

O Transporte Aéreo Civil vem há quase meio século integrando áreas das mais diversas e remotas do País que, desta forma, deixou de se constituir num arquipélago de regiões isoladas, para ser uma Nação integrada, apesar de territorialmente corresponder a um continente. O conjunto das atividades da indústria do transporte aéreo, conduzido por brasileiros que jovens ainda, formaram uma mentalidade aeronáutica, dedicando-se ao trabalho árduo de prover e executar esse serviço público, apoiado em complexa e custosa infra-estrutura, constituída pelo que de mais moderno há em equipamento, sempre renovado, leva-nos à conclusão de que, na realidade, esse sistema de transporte é um fator de integração social e política, e destaca-se pela sua participação na vida nacional, não só do ponto de vista da segurança como no desenvolvimento nacional.

Muito obrigado. Eu perguntaria ao Sr. Presidente da Subcomissão, ilustre Senador Dirceu Carneiro, se seria oportuno, neste momento, trazer algum esclarecimento sobre as críticas formuladas pelo ilustre Presidente do Sindicato dos Trabalhadores de Transporte Aéreos e Marítimos, ou deixaria para depois, na hora dos debates?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Se vai obrigatoriamente fazer parte dos debates, já poderia ser exposto no mesmo bloco.

O SR. EDUARDO WALDIR PINTO DA FONSECA: – O nosso ilustre Presidente do Sindicato das Empresas dos Trabalhadores de Transportes Aéreos, Fluviais e Marítimos fez algumas críticas ao Departamento de Aviação Civil, à condução dos negócios da aviação civil por parte do Ministério da Aeronáutica, fez comparações de países mais desenvolvidos em relação ao Brasil, no que se refere à localização do sistema de aviação civil neste ou naquele departamento, neste ou naquele ministério, nesta ou naquela secretaria de Estado.

O Brasil, como eu disse, em 1941, tomou uma iniciativa que nós achamos ímpar no contexto internacional. Centralizou num órgão único, no Ministério da Aeronáutica, todas as atividades voltadas ao espaço e no decorrer dos anos, essas atividades foram ampliadas para pesquisa e desenvolvimento. É muito comum se dizer na França, nos Estados Unidos em outros países europeus, a aviação civil está no Ministério dos Transportes; na Inglaterra está no Ministério do Comércio; nos Estados Unidos, o FAA é uma agência independente vinculada diretamente ao Presidente da República. O CIB que desapareceu e foi englobado pelo Ministério do Transporte, o Departamento de Transporte, o DOT que foi dividido em duas partes: uma ficou no Departamento de Transportes, e a outra ficou no Departamento do Estado com uma Subsecretaria de Estado que cuida da política externa da aviação nos Estados Unidos.

No Brasil, foi tudo colocado debaixo do Ministério da Aeronáutica, e foi dada aquela destinação constitucional ao Ministério da Aeronáutica: cui-

dar de todas as atividades civis e militares da aviação, de um modo geral.

No nosso entendimento, apesar das dificuldades econômico-financeiras por que passou e passa o País, apesar da dificuldade de recursos com que sempre contou o Ministério da Aeronáutica para gerir a atividade da aviação civil, nós temos a convicção de que, se pelo menos não fomos perfeitos, fizemos o máximo possível, para que o País tivesse uma aviação civil que hoje é exemplo do mundo. O Brasil, por exemplo, tem sido sempre eleito no Conselho da Aviação Civil Internacional, na Organização da Aviação Civil internacional. É o 11º País em aviação no mundo; tem uma extensa rede de proteção ao voo, talvez, a melhor da América do Sul, comparada com uma das melhores do mundo. Tudo isso dentro daquele princípio da integração de um sistema único, num órgão único, de todas essas atividades.

É comum se fazer comparações de países desenvolvidos com o Brasil. O Brasil ainda é um País, para não dizer subdesenvolvido, um País em desenvolvimento, carente e muito carente de recursos materiais e humanos. Qualquer que fosse, e se assim V. Ex.^{as} decidirem, a transferência do órgão da Aviação Civil para outro ministério seria, – desculpe a expressão – "despir um santo, para vestir outro".

Nós, civis e militares, que trabalhamos na Aviação Civil, hoje, no Departamento de Aviação Civil, com seus sete serviços regionais de aviação civil, temos em torno de 1 mil e 500 funcionários, servidores civis e militares, mais ou menos 700 militares e, 700 civis nos sete serviços regionais de aviação civil que estão espalhados pelo Brasil a fora, no próprio Departamento de Aviação Civil, nos 2.287 aeroportos, não em todos, mas perto de 400 aeroportos com serviços de aviação civil nos aeroportos. São funcionários que ganham tremendamente baixo, para a sua própria manutenção, devido à estrutura administrativa e do serviço público brasileiro, porque somos um País pobre, infelizmente; são homens abnegados que ganham infinitamente pouco, mas que dão o máximo de sua vida para a aviação civil.

O fato é que, com poucos homens, temos conseguido administrar esta potência que é a aviação civil brasileira, graças à integração num órgão único de todo esse serviço. O sistema de aviação civil representa diversos órgãos do Ministério da Aeronáutica, órgãos que trabalham tanto para a área militar, para a área civil, como para a área de pesquisa e desenvolvimento. O Cemal por exemplo – destacado pelo nosso ilustre debatedor – o Centro de Medicina Aeroespacial – conta praticamente, só com médicos militares, mas há alguns médicos civis contratados também. Temos dificuldades em contratação, porque há muitos anos vem sendo proibida a contratação de pessoas. O Presidente da República aprovou um projeto, assim que assumi o DAC, há dois anos atrás, instituindo a criação do Instituto da Aviação Civil, de modo a atender àquilo que o nosso ilustre debatedor nos disse, com toda razão, que há necessidade urgente de provocarmos, de ampliarmos, o ensino técnico profissional. A aviação civil, hoje, não é mais aquela aviação civil do passado, aviação de técnicos, de analista de sistema. Hoje um piloto tem que ser praticamente um engenheiro de sistema. Um técnico de manutenção é praticamente um engenheiro e tem que

conhecer profundamente aquela matéria. Há necessidade urgente de uma ampliação, de um desenvolvimento do sistema de aviação civil, do ensino técnico profissional.

E os senhores mesmo, em julho de 86, aprovaram o segundo plano, o primeiro PND da Nova República, e uma das diretrizes desse primeiro plano da Nova República, é dar prioridade ao ensino técnico profissional, em face da sua importância para melhoria do desempenho do sistema. E graças a isso criamos o Instituto de Aviação Civil que ainda está embrionário, que objetiva realmente aquilo que o nosso Presidente do Sindicato disse: "Nós precisamos regionalizar o ensino técnico profissional". Nós estamos criando centros de formação de mecânicos, de técnicos, de tecnólogos. Já tem um funcionando perfeitamente em Belém, que já está na segunda turma de formação técnico-profissional, em convênio com a Escola Técnica do Pará. Estamos construindo um em Recife, não só um centro de formação de mecânicos, como um centro de formação de pilotos. O Centro de Formação de Pilotos do Rio Grande do Sul, aquele que o nosso Presidente do Sindicato disse, eleger determinados aeroclubes, aqueles que têm realmente potencialidade e localizar nesses aeroclubes o máximo. Quer dizer, o mínimo que nós temos de recursos é jogar nesses aeroclubes esses recursos mínimos, para não desperdiçar recursos, como disse o ilustre debatedor.

Isso nós estamos procurando fazer, criando centros regionais de formação e vamos criar, se Deus quiser, até o fim do meu mandato no Departamento de Aviação Civil, um centro nacional de formação técnico-profissional que, possivelmente, será localizado em São José dos Campos, para a formação mais especializada de pilotos comerciais e de pilotos de linha aérea.

Infelizmente, o nosso Instituto de Aviação Civil cuja criação foi proposta há 14 meses – nesses 14 meses eu não tive ainda a liberdade da tal autonomia limitada – temos esse Instituto no papel e sem condições, praticamente, de contratar técnicos e pessoas. E fui até criticado em passado recente pois eu sempre disse que pretendo "civilizar" o Departamento de Aviação Civil. Nós temos que dar uma estrutura técnico-administrativa permanente ao Departamento de Aviação Civil e temos que ter uma estrutura técnico-administrativa altamente especializada, de acordo com os dias de hoje. Não podemos mais contar, infelizmente, com os nossos simples funcionários públicos e próprios oficiais da Força Aérea Brasileira, ou Sargentos da Força Aérea, porque não são homens afetivos e voltados exclusivamente para aquela área. Nós temos, sim, que montar um sistema de aviação civil com técnicos e profissionais do sistema de Aviação Civil.

Dou plenamente o meu apoio às palavras do nosso Presidente do Sindicato.

Agora Srs., a retirada pura e simples, da Aviação Civil, do Ministério da Aeronáutica, podem crer, V. Ex.^{as}, não resolverá absolutamente o problema, porque nós vamos despir um santo para vestir outro. Esse outro órgão que tivesse encargo teria que se reestruturar e, além disso, a Força Aérea seria obrigada a manter praticamente todos esses órgãos para a sua atividade; então, nós duplicaríamos os serviços existentes e duplicaríamos esses órgãos e atividades.

Acho que no futuro, não agora, porque o País não tem condições, mas no ano 2.000, ou no e fim da década dos anos 90 – e tenho sido também muito criticado a esse respeito, pois comungo também com a idéia do nosso ilustre debatedor – haverá necessidade da criação de um Ministério da Aviação Civil, ficando a Força Aérea com o Ministério da Força Aérea. Mas, no momento, acho prematuro, vamos dizer, qualquer motivação nesse sentido.

Com o crescimento da Aviação Civil brasileira, a com o desenvolvimento que aí está, haverá necessidade futura, realmente, de um organismo próprio; inicialmente, talvez, uma Secretaria de Estado dentro do Ministério da Aeronáutica, uma autarquia especial, ou algo semelhante, para depois se transformar realmente no Ministério da Aviação Civil.

O departamento de Aviação Civil encontra-se, como disse o nosso debatedor, estrangulado, como estão estrangulados todos os órgãos da administração federal direta, por falta de condições de contratação de pessoal, por não existir ainda uma reforma administrativa que dê condições a seus funcionários de receber aquilo que têm direito e merecem.

Então, meus Senhores, comungo com aquilo que disse o nosso Presidente do Sindicato, mas acho realmente prematuro toda e qualquer modificação do **status quo** do momento.

O nosso Presidente do Sindicato falou também a respeito do Cenipa, a respeito de acidentes de Aviação Civil, de algumas falhas na estrutura do próprio Departamento de Aviação Civil. Enfim, estou completamente à disposição do Presidente do Sindicato para debater, para conversar, sobre esses aspectos, no Departamento de Aviação Civil. Eu nunca neguei, desde que estou como Diretor-Geral de Aviação Civil, qualquer audiência no Departamento de Aviação Civil; de modo que, me encontro inteiramente à sua disposição para qualquer debate, para qualquer entrevista, quando Sr. desejar.

O SR. ALOYSIO RIBEIRO: – Muito obrigado!

O SR. EDUARDO WALDIR PINTO DA FONSECA: – A questão do controle e fiscalização, por exemplo, das oficinas de manutenção. Nós fazemos o controle e fiscalização das oficinas de manutenção. Hoje temos espalhados no Brasil perto de 400 oficinas de manutenção e essas oficinas são controladas, fiscalizadas pelo próprio Departamento de Aviação Civil com a sua quantidade mínima de técnicos, e em concurso com Centro Técnico Aeroespacial. Nós temos feito e visitas, não podemos fazer toda semana, mas fazemos visitas constantemente. Essas oficinas são às vezes fechadas, são homologadas, ou são desomologadas. Mas há um controle, não posso dizer que perfeito, mas há um controle desejável, e acredito que razoavelmente bom.

O nosso Presidente do Sindicato falou também das dificuldades dos aeroclubes, principalmente com falta de material, falta de pilotos, falta de instrutores. Acredito que com a criação de Instituto de Aviação Civil, e se eu receber realmente a tal da economia limitada, eu teria condições, certamente, de desenvolver muito mais, vamos dizer, o aerodesporto no Brasil.

Apenas para terem uma idéia, o DAC adquiriu indústria nacional com aeronaves e nove plana-

dores. Essas aeronaves estão sendo entregues e estão sendo distribuídas aos aeroclubes. Recentemente adquirimos sete aeronaves "Aerobuero" da Argentina que foram distribuídas nos aeroclubes. A Força Aérea, quando não deseja mais as suas aeronaves, passa para uma "civilização" dessas aeronaves, nos nossos parques e são distribuídas aos aeroclubes. Este ano, cada piloto tem 35 horas de combustível grátis, porque conseguimos verba suficiente para pagar essas 35 horas a todos os pilotos que voam nos aeroclubes, o que facilita e reduz muito os custos da formação profissional desses pilotos. E hoje nós temos realmente 142 aeroclubes, dos quais talvez uns 10 ou 12 são aqueles que realmente merecem ser ou têm condições de ser Centros Regionais de Formação em que o DAC irá colocar todos os recursos, os parques recursos disponíveis, jogando-os nesses aeroclubes.

Nós estamos também com uma previsão de remotorização, revitalização de todos os Paulistinhas. Para terem idéia, o DAC, hoje, dispõe, nos aeroclubes, de perto de 500 aeronaves-o DAC é responsável por 500 aeronaves. Essas aeronaves há até dois anos não eram nem seguradas; hoje, todas as aeronaves têm seguro. Nós fornecemos as horas de voo para os pilotos iniciais. Enfim, é uma batalha muito grande; é um obstáculo; é um problema imenso à nossa frente, e que depende basicamente de recursos humanos e recursos materiais.

Como eu disse, estou à disposição do nosso Presidente do Sindicato quando ele assim desejar. Outros detalhes, outras informações, outras queixas, estamos prontos para debater, discutir, no próprio Departamento de Aviação Civil. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Passaremos, agora, aos debates. O Relator solicita a palavra para fazer as indagações iniciais.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria, inicialmente, de agradecer, porque estou contente com a presença do Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Dr. Aloysio Ribeiro, com sede no Rio de Janeiro e também a presença do Tenente-Brigadeiro-do-Ar, Eduardo Waldir Pinto da Fonseca, do Departamento de Aviação Civil, com sede também no Rio de Janeiro. E lamentamos, profundamente, o não comparecimento do Dr. Américo Maia de Vasconcelos Neto, Presidente da Companhia Brasileira de Transporte Urbano, com sede também no Rio de Janeiro. Está aqui como seu representante o Dr. Wellington de Aquino Sarmento, e estamos honrados com a sua presença. Mas também, se os outros dois expositores, o Presidente da Confederação e o nosso Brigadeiro-do-Ar, ambos residindo no Rio de Janeiro tiveram condições de vir, esperávamos também que o Dr. Américo Maia tivesse condições de estar aqui presente, porque seria uma honra te para nós. Se não me engano, o CBTU é vinculado ao Ministério dos Transportes, o qual tem nos colocado à disposição, não só o Ministério, mas todos os seus órgãos. Lamentavelmente o CTBU não pôde comparecer.

Mas, com relação à essa política do DAC estar vinculada ao Ministério da Aeronáutica, ontem nós tivemos aqui, debatendo e ouvindo, todo o pessoal ligado à Marinha Mercante: armadores e de-

mais categorias, associações, confederações, sindicatos e foi colocado o problema da Marinha. Falamos o seguinte: que a Marinha Mercante. A Sunamam, é vinculada ao Ministério dos Transportes e amigos meus da Marinha de Guerra, da Armada, falaram que, talvez, se a Marinha Mercante estivesse vinculada à Marinha Armada, a administração, as normas tivessem um procedimento diferente. Talvez, a Marinha Mercante estivesse um pouco mais avançada tanto economicamente como tecnologicamente.

Perguntei ontem ao Brigadeiro João Aboim se não me engano é o Vice-Presidente da Sunamam como Almirante vinculado à Marinha Armada, e como Vice-Presidente da Sunamam, vinculado ao Ministério dos Transportes, e discutimos sobre o assunto, sobre o porquê da Sunamam que é correspondente na Marinha ao DAC, a DAC pertence à FAB e a Marinha Mercante pertence ao Ministério dos Transportes se ambos são transportes?

Se a DAC pertence à FAB, também a Marinha Mercante deveria estar vinculada à Marinha. E tarde, estando com o Ministro dos Transportes também voltei a esse assunto, que intriga a várias pessoas, a vários Constituintes, pois são duas situações iguais, idênticas, e vinculadas a Ministérios diferentes, com políticas diferentes. E o Ministro dos Transportes falou que em outros Países a Aeronáutica Civil também está vinculada ao Ministério dos Transportes; e que aqui, talvez, por que a FAB sendo de um Ministério novo e tendo sido criada simultaneamente, a Aeronáutica Civil e a Militar não competia a ele discutir o assunto.

Mas, eu como Constituinte, como Deputado representante do povo, não sei o que é melhor: se a DAC pertencer ao Ministério dos Transportes, ou ficar com a FAB, porque são organismos fechados. Nós viemos a ter um conhecimento mais profundo, mais aberto, com relação à Marinha Mercante depois do escândalo da Sunamam. Até então, também, ela era um pouco fechada ao conhecimento da sociedade brasileira, pelo menos até agora, no DAC não houve ainda um escândalo como o da Sunamam. Então, em condições iguais é preferível até que fique na FAB. Se gastou esse dinheiro, gastou muito bem, porque se o dinheiro sumiu, o fato não chegou ao conhecimento nem de nós, Constituintes, nem da sociedade. A Sunamam vinculada ao Ministério dos Transportes, deixou o problema aí, como um escândalo nacional e está com sérios problemas. também.

Não vou vincular, porque também não tenho juízo de qual seria melhor, se deixar como está ou não. Não sei qual seria a solução.

Acho também que o Ministério da Aeronáutica é muito pequeno. Nós já temos Ministérios demais aqui no Brasil, então, mais um Ministério da Aviação Civil seria muito grande. Aqui se tem o Ministério da Marinha Mercante, o Ministério de Transportes Terrestres.

O Sr. Tenente-Brigadeiro, na atual Constituição constam certos parágrafos sobre a aviação. No art. 8, § 4º compete organizar as Forças Armadas. Então, organizar as Forças Armadas, porque o DAC está vinculado à FaB; é uma Força Armada.

No § 8º, letra "a" executar o serviço de polícia marítima, aérea e de fronteiras do DAC. É matéria Constitucional.

Eu queria saber do nosso Presidente se existe a polícia aérea do DAC. É matéria constitucional.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Muito obrigado, Sr. Constituinte.

Inicialmente queria fazer uma pequena ressalva. V. Ex.^a falou no fato do Departamento de Aviação Civil pertencer à FAB. O Departamento de Aviação Civil pertence ao Ministério da Aeronáutica. A FAB é uma atividade básica do Ministério da Aeronáutica, então é FAB a Aviação Civil, Pesquisa e Desenvolvimento, e o tripé do Ministério da Aeronáutica

Gostaria de deixar bem claro que a Aviação Civil não pertence à FAB, pertence ao Ministério da Aeronáutica, e não ao Ministério da Força Armada Aérea.

O Ministério da Aeronáutica não dispõe de polícia aérea. Essa polícia aérea, se não me engano, é da Polícia Federal. É Polícia Marítima, Aérea e de Fronteiras. É um órgão da Polícia Federal que cuida do policiamento, vamos dizer da polícia aérea, marítima e de fronteiras. Opera principalmente nos aeroportos internacionais; opera quando nós do DAC temos conhecimento de algum possível descaminho de aeronaves entrando no País, coisas desse tipo. Nós acionamos a Polícia Federal e a Polícia Federal faz a apreensão das aeronaves quando chegam no chão, etc.

Agora, nós temos um sistema de defesa aérea da Força Aérea. No caso de penetração no espaço aéreo brasileiro, sem autorização prévia, a aeronave que penetrar no espaço aéreo está sujeita à interceptação e terá que pousar para verificação, como já aconteceu em passado recente.

Nós não dispomos de polícia aérea. Nós estamos propondo, tentando criar uma polícia aeroportuária. Ao invés dos aeroportos contratarem serviço de polícia, ou serviços, vamos dizer, de entidades que fazem o policiamento interno dos aeroportos; da mesma forma que existe a polícia portuária, a polícia metroviária, nós estamos tentando criar a polícia aeroportuária, porque há necessidade de uma certa profissionalização dessa polícia.

Por exemplo há uma bomba numa aeronave. Então, a Polícia Militar ou a Polícia Civil que está ali dentro, ou a polícia contratada ou o homem de segurança contratado, não sabem como entrar numa aeronave, ou como desfazer essa bomba. Pode destruir até uma aeronave. Então, nós estamos tentando criar essa polícia aeroportuária. Ainda está em fase de elaboração, de sugestão, e não sei se será criada por falta de recursos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Brigadeiro, nós ficamos aqui numa posição difícil. Está no texto constitucional, a polícia aérea.

Aqui, § 8º, letra "a": executar o serviço de polícia marítima, aérea e de fronteira.

Quer dizer, fronteira é outra polícia, não é a mesma da aérea. Marítima é uma, aérea é outra, de fronteira é outra polícia.

Então, o Senhor como especialista, como Tenente-Brigadeiro-do-Ar, deve ter todo conhecimento do que se passa dentro da Força Aérea Brasileira, tanto civil, como militar. Então, se até hoje ainda não existe, não foi criada essa polícia aérea, é um texto morto, porque na prática não se realizou. Então, pode ser retirado da Constituição essa polícia em princípio.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Não sou eu que estou dizendo, Constituinte.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Porque, se não existe na prática é porque não foi criado; quer dizer, está na Constituição, mas não tem aplicação, então pode ser retirada.

Gostaria também de saber, quando na Constituição fala. O art. 8º, § 9º, estabelece que no Plano Nacional de Aviação – compete ao Governo Federal...

O Governo Federal, também, quando faz o Plano Nacional de Aviação coloca a aviação civil?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – O Plano Nacional de Aviação é realizado pelo Conselho Nacional de Transportes; e do Plano Nacional de Aviação faz parte o Plano Aeroviário Nacional. É um dos componentes do Plano Nacional de Aviação que deve ser reformulado a cada cinco anos; mas já se passaram cinco anos e não foi reformulado ainda. Nós temos o nosso Plano de Desenvolvimento Aeroportuário Brasileiro, que está colocado inclusive no primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento, da Nova República, e aprovado, pelo Congresso, em julho de 1986.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Então, nós estamos tentando fazer uma Constituição moderna nova, estabelecendo que este Plano Nacional será feito pelo outro Ministério.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – É o Plano Nacional de Aviação feito pelo Ministério dos Transportes, através do Conselho Nacional dos Transportes, do qual o Ministério da Aeronáutica faz parte também, como representante. E compete ao Ministério da Aeronáutica apresentar, neste Plano, o Plano Aeroviário Nacional, que é um apêndice do Plano Nacional de Aviação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de perguntar ao Sr. Brigadeiro como ainda está funcionando o CAN, se está ainda como era dantes ou se o serviço ainda está assim.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – O Correio Aéreo foi criado há muitos anos, pelo Brigadeiro Eduardo Gomes e, desde então, vem sendo colocado nas Constituições brasileiras, como uma entidade, um órgão que deve ser administrado pelo, Ministério da Aeronáutica. Existe ainda o Serviço do Correio Aéreo Nacional ligando principalmente as áreas de fronteiras às áreas inóspitas da fronteira, principalmente, na Amazônia, ainda está funcionando o Correio Aéreo Nacional. Agora, o Correio Aéreo Nacional funciona através de aeronaves da própria Força Aérea Brasileira, dos esquadrões de transporte aéreo, que são desviados para o serviço gratuito do Correio Aéreo Nacional; mas, é mais uma ligação, mais um serviço, vamos dizer, de integração nacional do que de correio e leva correspondência, ainda. Porém o que ele mais faz é transporte de feridos, transporte de pessoas, ligações de áreas inóspitas: ele ainda funciona e funciona bem, principalmente nessas áreas mais carentes.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Outro texto da lei, na Constituição atual diz que, "compete à União, a navegação aérea". Existe uma legislação, legislação aérea? Porque aqui diz: "compete à União a navegação aérea".

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – A navegação aérea, Sr. Constituinte, são os serviços comerciais da aviação civil brasileira, a navegação aérea de um modo geral. Então compete à União realizar a navegação aérea, diretamente ou mediante contrato ou concessão ou autorização. Se não me engano está isto na Constituição. "Compete à União administrar, realizar a navegação aérea, diretamente ou mediante concessão".

Então, a aviação civil brasileira, o transporte aéreo brasileiro é realizado mediante concessão, serviço concedido pelo Poder Executivo, pelo Governo. O Governo, então, concede às empresas, a realização dos serviços que seriam atribuições suas; há uma diferença grande entre concessão e autorização – ele autoriza serviços não regulares ou especializados, como táxi-aéreo, serviços aéreos especializados, de lavouras são autorizados, cuja autorização por cinco anos e a concessão, até agora, por 15 anos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Quando foi redigido, o legislador que redigiu esta Constituição, ele não entrou em detalhe nenhum. O Sr., aí, exemplificou o que é navegação aérea. Muito bem! Quer dizer, o Governo faz, através de concessão ou autorização, através de linhas aéreas.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Perfeitamente. As empresas de transportes aéreos hoje existentes são nove empresas regulares de transporte aéreo, tais como a Varig, Cruzeiro, Transbrasil, Vasp, e outras cinco empresas regionais que operam no País. Todas são, vamos assim dizer, concessionárias do Serviço Público, mediante um ato formal depositado no Departamento de Aviação Civil. Então, tem uma concessão, pelo prazo de 15 anos, as grandes empresas, por exemplo, vão terminar sua concessão, agora, em outubro de 1988. Diz a legislação complementar que essas empresas deverão apresentar, pelo menos, até um ano antes, o pedido de renovação e o Governo tem até seis meses para dizer se continua ou não, com a concessão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Brigadeiro, dentro dessa linha, que é o órgão e qual o critério que ele usa para conceder uma linha e uma autorização? Autorização que eu entendi é para táxi-aéreo e para linhas aéreas, para companhias regulares, com linhas determinadas.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Existe, Sr. Constituinte, uma política global de aviação civil, comercial, brasileira. Existem princípios e diretrizes para aplicação, no transporte aéreo regional, no transporte aéreo nacional das empresas nacionais e no transporte aéreo internacional. São diretrizes que são emanadas ou do Presidente da República ou por delegação, pelo Sr. Ministro da Aeronáutica.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O Sr. não respondeu diretamente a minha pergunta. Quem é a autoridade, qual o órgão do Governo que dá autorização dizendo – "Sou o Diretor da Vasp ou da Varig e quero uma linha para fazer Belo Horizonte – Salvador". A quem me dirijo para me conceder ou me negar esse pedido?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – É o Departamento de Aviação Civil. Nós dispomos, no Departamento de Aviação Civil, de uma Comis-

são chamada Comissão de Linhas Aéreas, que se reúne toda semana, e há amplo debate; porém, a distribuição ou reformulação das linhas aéreas são feitas nesse lenário, com debate amplo e democrático e, finalmente, aprovadas dentro das regras vigentes. É o Departamento de Aviação Civil que autoriza ou não, a realização daquela linha e é específica, através de um documento chamado "Hotra", horário de tráfego.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Brigadeiro, no auge do Plano Cruzado, os jornais noticiaram que, mais ou menos, 282 oficiais aviadores graduados saíram da FAB e foram trabalhar nas empresas privadas do País.

O DAC teve participação disso ou criaram alguma lei, algum Regulamento interno, que proíbe ou permite que o oficial, major, tenente-coronel, possa sair e ingressar, imediatamente, numa companhia de aviação particular? Porque, como é do conhecimento, um oficial custa muito caro para a Nação, principalmente se atinge o posto de major, tenente-coronel; ele já fez vários cursos e quase todos com cursos no exterior, pagos pela Nação brasileira e depois ele já altamente especializado, quando a Nação mais precisa dele, ele por salários momentâneos deixa a Força Aérea e ingressa, imediatamente, na aviação civil? Eu sei que é um direito do cidadão, o direito de fazer o que quiser, mas o Estado, a Nação investiu muito neste homem, na sua formação. E sabemos, talvez, que não foi por falta de pilotos mais ou menos especializados, que as companhias aéreas pagaram altos salários e a FAB não teve condições de conservá-los. O Governo Federal não tem condições de pagar, remunerar, aquilo que as companhias, por questões momentâneas da nossa economia, estavam oferecendo.

Gostaria de saber qual é a política, se o DAC tem alguma participação e se pode participar disto. Eu gostaria de ter este esclarecimento.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Pois não, nobre Constituinte. Em primeiro lugar, acredito que não tenha sido 258. Pelo que tenho conhecimento foi em torno de 50 oficiais que pediram passagem para a reserva. Essa passagem para a reserva, de acordo com o Estatuto dos Militares pode ser feita de duas formas: se o indivíduo tem cinco ou mais de cinco anos, ele pede demissão e não paga nada à União. Também não recebe mais nada. Ele só começa a receber alguma coisa da aposentadoria se, por acaso, cumpriu o tempo de serviço regulamentar que são 35 anos de serviço. Até cinco anos, se ele pede demissão, pode pedir demissão, a demissão pode ser concedida ou não. Pedida a demissão, até cinco anos, ele paga à União aquilo que ela gastou na sua formação. Existem fórmulas, existe um sistema de remuneração da União daquilo que foi gasto na sua formação. Como o indivíduo tem direito de dispor da sua profissão, dispor da sua vida, se ele pedir demissão até cinco anos, ele paga, depois de cinco anos, não paga se for concedida a demissão. Agora, o Ministério da Aeronáutica tem procurado sempre, a Força Aérea Brasileira tem procurado sempre, demover esses oficiais, quando pedem demissão, antes de executar a mesma, para demovê-los dessa postura.

Como disse V. Ex.^a a Nação gastou muito; houve uma formação especializada, enfim, mostra-se ao indivíduo que essa questão de ganhar mais ou

menos é quase uma senóide. Isso varia em função do desenvolvimento do País. Há ocasiões em que se ganha menos e se ganha mais. E, no decorrer dos anos, fica sempre provado que é sempre a permanência, a não ser quando se chega nos últimos postos, em que a promoção não é mais uma obrigação, mas sim uma escolha.

Como disse V. Ex.^a o Ministério da Aeronáutica, a Força Aérea procura sempre demover os oficiais dessa postura, mas, se desejam, têm direito, de acordo com o Estatuto dos Militares, de pedir demissão e a passagem para a reserva. Agora, o DAC não tem nenhuma, absolutamente, ingerência. Isso é atribuição específica da empresa privada que quer contratar ou não determinado indivíduo, que tem essa ou aquela qualificação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de fazer minha última pergunta. É com relação à segurança das aeronaves. No ano passado, se não me engano, uma companhia aérea grande, teve que paralisar quase que todos seus aviões para manutenção. Estavam todos, parece, com os prazos vencidos de revisões e, segundo consta aí, quase todas as companhias aéreas brasileiras estão operando a mais, porque são muitos vôos para poucas aeronaves, elas estão operando ininterruptamente por mais de uma semana, sem fazer revisões. Então, uma revisão que seria assim de mil horas de vôo, elas fazem com dez mil. Em outra hora, estão com peças obsoletas, não por falta de tempo – não por falta de capital – para parar o aparelho, a máquina, para uma revisão. Gostaria de saber, então, qual é a fiscalização que o DAC faz sobre as companhias, sobre essas revisões?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Nós realizamos realmente a fiscalização em todas as empresas de transportes aéreos. Há um órgão, no Departamento Civil, de fiscalização dessa parte, o chamado Subdepartamento Técnico, com engenheiros, com técnicos capazes, e nos valem sempre do apoio e colaboração do Centro Técnico Aereo-espacial. Estas revisões são sempre feitas de acordo com programas de revisão, programas estabelecidos, ou pela construtora ou pela fábrica construtora, ou homologados pelo Governo brasileiro, pelo Departamento de Aviação Civil. Há uma sistemática de revisões de motores, de peças e acessórios e, realmente, no ano passado, o DAC paralisou quatro aeronaves de uma empresa, que havia ultrapassado, de algumas horas, certas revisões, numa inspeção nossa. Paralisamos, foi corrigida a falha, uma falha aparentemente humana, foram revisionadas as aeronaves que entraram novamente em funcionamento.

Eu, particularmente, não acredito que nenhum e empresário, nenhum piloto, nenhum aeronauta, nenhum aeroviário, vá permitir, vá utilizar uma aeronave que não esteja em condições. Nós recebemos, no DAC, todas as vezes que se recebe informações desse tipo, vamos lá fiscalizar, examinar e, se realmente há alguma coisa, alguma falha, ela é corrigida.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Sr^a Deputada Irma Passoni.

A SRA. CONSTITUINTE IRMA PASSONI: – Eu e peço desculpas, pois não sou da Comissão, mas farei rapidamente as perguntas. O Código do Ar foi aprovado por esta Câmara Federal, pelo Sena-

do e Congresso, na última legislatura, e eu estava aí e acompanhei isso. Nós tivemos dificuldade realmente de ter, democraticamente, as informações, a abertura.

Pergunto ao Sr. se houve vetos, aprovados pelo Senhor Presidente da República, se o DAC interferiu, aconselhou, encaminhou, e teve influência nos votos que foram feitos por parte do Senhor Presidente da República? Eu só faria todas as perguntas, depois, talvez, se fosse mais fácil. O Sr. respondeu uma pergunta ao Constituinte Ulisses, só que não ficou claro para mim. Por exemplo: quais são os critérios de criação de linhas e de pousos, tanto de táxis aéreos como de aeronaves? O Sr. falou que existe uma Comissão. Essa Comissão deve ter critérios, escritos, etc. O Sr. teria, para nos fornecer, esses critérios, efetivamente ou mandaria depois? Porque acho que isto seria importante. Farei outra pergunta: Existe um fundo aeroviário? Qual é o montante desse fundo em 85/86 e como foi usado, como foi utilizado esse fundo? Depois o Sr. disse que tem um instituto de ensino. Senti muito que o sindicato reivindica uma certa representação, também, por parte dos profissionais da área. Como garantir uma participação do sindicato, do seu órgão de categoria, nas decisões, nas várias questões que foram colocadas aqui? Nesse instituto de ensino, por exemplo, o sindicato foi consultado? Ele participou para a elaboração do programa, do curso? Quais são os custos da aviação? Ele é um serviço público e deve ser garantido; considero um serviço essencial hoje! Nós somos um País muito grande e a aviação para nós é um serviço essencial. Defendo, sim, que ele seja muito disciplinado, tecnicamente especializado, etc. Ele também deve ter transparência. Como garantir essa transparência: nos seus custos, nas suas políticas? Sinto assim, um pouco, embora não seja especialista nessa área; eu sou apenas usuário. Quando o senhor diz assim: "Hoje, as aeronaves têm seguro". Só que as nossas vidas não têm seguro. É evidente que os números de acidentes são muito menores na aviação do que nos outros setores mas normalmente são fatais. Então, parece-me assim isso, como segurar vidas e a única maneira de segurar vidas são continuamente o aperfeiçoamento desses técnicos. Fiquei preocupada com algumas colocações que o Presidente do Sindicato colocou, quer dizer, como realmente aperfeiçoar isso, evitar esses acidentes, em nível de aperfeiçoamento e de técnicos, em nível de reposição de técnica e de peças que também entram aí. São essas as perguntas que gostaria de fazer.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Muito obrigado pelas perguntas. Realmente as perguntas que V. Ex.^a nos faz merecem até várias conferências. Em primeiro lugar, a respeito do nosso Código Brasileiro de Aeronáutica que foi votado e aprovado recentemente pelo Congresso Nacional. Esse Código Brasileiro de Aeronáutica transitou, pelo Congresso, quase um ano, se não me engano, sofrendo críticas, através de várias comissões. E, realmente, o Departamento de Aviação Civil, no que se refere a vetos, eu só me lembro de um, em que tive ocasião de conversar com o Ministro da Aeronáutica, a respeito dos transitários de carga aérea, em que havia limitação de participação de capital estrangeiro, em função do capital privado nacional, objetivando realmente

uma nacionalização dos transportadores de carga, agenciadores de carga, brasileiros. O fato é que nós fomos, naquela ocasião, contrários à colocação daquelas limitações, porque na realidade são empresas brasileiras no País; são realmente elas de multinacionais, mas se nós não tivermos empresas desse porte, no caso do transporte aéreo, dificilmente nós, teríamos continuidade nas importações e exportações, através do transporte aéreo. Porque as empresas brasileiras, as poucas existentes e pequenas, ainda não tiveram, vamos dizer, a sua maturidade e não têm ainda condições de se expandir no exterior. Então, o exportador que deseja exportar alguma coisa, se ele não tiver e alguém capaz de saber lá fora qual a maneira e de como exportar uma peça, um acessório, suprimento, etc. para chegar naquele local, ele não as empresas que fazem parte da ABTC, hoje em dia, posso dizer que tanto a ABTC – Associação Brasileira dos Transitários de Carga – é a Associação Brasileira de Cargas Aéreas – Abaca as duas estão em perfeito entrosamento e participam de uma comissão que existe no Departamento de Aviação Civil, a Comissão de Carga Aérea, e elas chegaram à conclusão de que realmente não havia necessidade daquilo, porque iríamos tolher, certamente as empresas que tinham capital estrangeiro a operar no Brasil.

A SRA. CONSTITUINTE IRMA PASSONI: – Em detrimento das nacionais.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – No meu ponto de vista, eu não acho em detrimento. Acho que a existência dessas empresas no Brasil fazem com que as empresas nacionais cresçam também, aprendam como crescer, se mais tarde houver realmente um sufoco. Em todos os países do mundo existe isto. Existem empresas estrangeiras operando. De certa forma, parece-me um certo xenofobismo, de nossa parte, a proibição de estrangeiros aplicarem os seus recursos no País; elas são empresas brasileiras radicadas no Brasil. Essa foi a única interferência de que me lembro feita na ocasião do debate.

A SRA. CONSTITUINTE IRMA PASSONI: – Se fosse possível, eu gostaria que as perguntas também fossem respondidas pelo Presidente do Sindicato, algumas que eu fiz, em relação àquilo que impediu a negociação, e o desencadear da greve. O que poderia ter sido feito para não desencadear a greve? Então têm algumas que gostaria que fossem respondidas por ambos.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Sim; uma de cada vez.

V. Ex.^a fez outras perguntas também a respeito de custos.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Qual a atitude o DAC tomou, orientando exatamente o Presidente da República a fazer um veto, nesse artigo. Isso chocou a Casa toda. O senhor disse que o direito das empresas brasileiras existem é porque eles têm que aprender ainda. Mas, talvez, o DAC não tenha conhecimento de que existem milhares de outras empresas estrangeiras dispostas a fazer convênios com as empresas brasileiras, não deixando que venha essa de capital, exclusivamente estrangeiro, para cá, futura aqui e levar os dólares para lá. Mas nossas empresas fariam convênios com as empresas internacionais; elas dariam condições de exportar

tranqüilamente; não haveria dificuldade nenhuma para a exportação brasileira fosse prejudicada, e nós não exportaríamos dólar, que seria aquilo que eles querem.

Vejam V. Ex.^{as} por exemplo, empresas do Japão, empresas da Alemanha; isto é tão importante, internacionalmente, que a Schinkol por exemplo, uma firma alemã, do governo Alemão, não é de nenhum particular; ela é do governo alemão. A japonesa também a mesma coisa; é do governo japonês e esses é que estão penetrando aqui no Brasil. Nós brasileiros não podemos, nem como brasileiros, evitar que isso aconteça, uma firma estatal de um outro país, tentando entrar aqui, e operar. Existe, por exemplo, uma lei determinando que no transporte rodoviário há que ter 80% de capital nacional e 20% estrangeiro, no transporte marítimo, ele é totalmente, vamos dizer, nacional, em termos de cabotagem e, no transporte externo, de longo curso, 60% tem que ser de capital brasileiro. E nós não estávamos querendo coibir que o capital estrangeiro entrasse aqui, mas que ele se associasse ao capital nacional ou que as empresas brasileiras fizessem – como têm propostas às centenas aqui de outros transitários, de outros países – convênios com as empresas brasileiras. E foi um choque muito grande para nós, quando tomamos conhecimento de que o Presidente vetou isto e não sabíamos quem havia orientado Sua Excelência nisto. Por que Sua Excelência foi mal orientado. Agora sabemos que foi o DAC.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Eu gostaria de fazer uma pequena ressalva. O DAC apenas comunicou ao Ministro uma opinião que sentia e o Ministro provavelmente deve ter falado com o Presidente da República, mas nunca no sentido de veto, dando os prós e contras daquilo que nós sentíamos. Competia ao Presidente da República, aos seus órgãos de informações, etc., talvez, os próprios Deputados e Senadores, os políticos, influenciarem para que, de certa forma não fosse realizado o veto.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Foram criadas duas associações no Brasil, a ABACA e a DTC. A DTC, presidida por capital de multinacional e a ABACA presidida por brasileiros.

Essa é a diferença que existe. Então, os choques estão aí, infelizmente, ganhou o capital internacional.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – V. Ex.^a me fez outras perguntas também a respeito de custos de aviação; do fundo aeroviário, seguros. Os custos da Aviação Civil Brasileira, da Aviação Civil, como já foi dito, é um complexo grande de atividades que vão, desde a formação técnico-profissional, as empresas, as oficinas de manutenção, enfim, nós teríamos de saber, realmente, que custos V. Ex.^a deseja saber; o custo do Departamento de Aviação Civil? Quanto custa à Nação o Departamento de Aviação Civil?

Existem os orçamentos, o Ministro da Aeronáutica tem um orçamento, um orçamento realizado pelo Departamento de Aviação Civil, quer dizer, para funcionamento do Departamento de Aviação Civil. De pronto, assim, não tenho dados e elementos aqui. Mas tenho a proposta orçamentária do Ministro da Aeronáutica onde mostra que, para cada uma dessas atividades do Ministério o orça-

mento proposto é aquele aprovado. Então temos esse orçamento, o Fundo Aeroaviário e os outros recursos destinados à implantação da infra-estrutura aeroportuária são custos mais elevados. Exemplificando: o Aeroporto de Guarulhos, o custo dele já está em torno de 500 mil dólares, será em cruzados, naturalmente, e não em dólar, digo cruzados para facilitar a conversão. O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro perto de 650 milhões de cruzados. É o custo da construção de um aeroporto, quer dizer, esses recursos são financiados por um governo praticamente a fundos perdidos, porque um aeroporto, uma vez construído, ele beneficia a Nação como um todo, traz mais recursos, mais emprego, desenvolve o País, é um pólo de atração. Todo aeroporto é um pólo de atração da comunidade, gera uma infinidade de empregos. Então, traz um benefício social muito grande. O que eu posso dizer é o preço aproximado do Aeroporto de Guarulhos foi 500 milhões de dólares. O Galeão 600 milhões de dólares; o de Belo Horizonte perto de 300 milhões de dólares, coisa deste tipo, e em cruzado naturalmente; porque são poucos os acessórios importados. Então, quando o Governo investe, tal qual investe numa rodovia, numa ferrovia, constrói um porto, constrói e vai receber, futuramente, em benefícios tarifas portuárias, tarifas aéreas portuárias, isso volta para o Governo para financiar ou administração desses chamados equipamentos urbanos.

A SRA. CONSTITUINTE IRMÃ

PASSONI: – Realmente há uma forma democrática aberta, participativa ou há uma centralização de decisões? E isso é guardado a sete chaves ou não?

O SR. WALDIR PINTO DA

FONSECA: – Não; isso não é guardado a sete chaves. Esse plano, por exemplo, o 1º Plano Nacional da Nova República, o Congresso aprovou, por exemplo, para o triênio 1966/1969, 18 trilhões de cruzados, para implantação na infra-estrutura aeroportuária, em 5 grandes programas. Esses 18 trilhões depois foram modificados para 15 bilhões e 700 milhões de cruzados. Infelizmente, o Governo não teve condições de nos repassar ainda a parte necessária para o desenvolvimento do Aeroporto do Galeão, a ampliação, melhoria do Aeroporto Santos Dumont, ampliação do Aeroporto de Guarulhos, a melhoria de mais 200 aeroportos no interior, que necessitam de pavimentação, etc. Infelizmente, não houve recursos suficientes para isto, mas existe um plano, um programa, aprovado pelo Congresso para isso.

A SRA. CONSTITUINTE IRMÃ

PASSONI: – Há a questão de pouso de linha.

O SR. WALDIR PINTO DA

FONSECA: – Existe, realmente, vamos dizer regulamentações de como uma empresa pode pleitear uma linha, pode ampliar a sua linha. Em primeiro lugar, não deve existir no tráfego nacional, quer dizer, das 4 empresas nacionais, a exclusividade. As tarifas são tarifas idênticas para todas as empresas, para serviço semelhante. Enfim, existe toda uma estrutura montada de como esta empresa pode ampliar a sua linha, desde que complete mais de 60% dos vôos anteriores, coisa desse tipo. Posso, realmente, quando V. Ex.^a desejar, informar, através de nosso representante, mandar-lhe toda a documentação que é pública; nunca foi uma documentação privada, fechada.

A SRA. CONSTITUINTE IRMÃ

PASSONI: – O Senhor disse que é difícil ter agora na memória. Mas, como tem sido aplicado o fundo aeroaviário?

O SR. WALDIR PINTO DA

FONSECA: – O fundo aeroaviário sei que tem sido aplicado totalmente nos aeroportos e na infra-estrutura aeronáutica.

A SRA. CONSTITUINTE IRMÃ

PASSONI: – Seria bom termos aqui.

O SR. WALDIR PINTO DA

FONSECA: – Pois não. Vou pedir ao Ministro da Aeronáutica o encaminhamento aqui, respeito da aplicação do fundo aeroaviário.

V. Ex.^a falou também de seguros.

Toda aeronave é segurada e os passageiros também são segurados, têm um seguro obrigatório dos passageiros. Quer dizer, se uma aeronave, por infelicidade, se acidenta, existe um seguro obrigatório que as vítimas recebem. Mas desde que haja acordo com o novo Código de Aeronáutica se houver dolo, se houver um desejo de acidente aí, vamos dizer, há uma liberação deste teto limite, que é estabelecido através de convenções internacionais, Convenção de Roma e outras; este teto poderá ser extrapolado através de uma ação judicial comum, na Justiça Civil.

A SRA. CONSTITUINTE IRMÃ

PASSONI: – V. Ex.^a disse que o seguro tem que ser feito. Tudo bem; não estou questionando isto. Da mesma forma que se investe, que se cuida do seguro, por que não investir mais maciçamente no salário dos aviários, o que poderia impedir greve, que eu acho um absurdo, porque esse serviço é essencial? Acho que só se faz greve quando não tem saída. Então, como evitar greve e melhorias salariais? No esvaziamento de técnicos etc., acho que tem muitas aplicações, para que não se chegue a usar o seguro para prevenção, e essa prevenção, parece que é o aprimoramento do trabalho humano, o trabalho técnico e o material.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Com a palavra o Sr. Aloysio Ribeiro.

O SR. ALOYSIO RIBEIRO:

– Anotei, pela ordem, as consultas da Constituinte Irmã Passoni. A respeito dos vetos do Código Brasileiro do Ar, nós temos uma rápida informação. Quanto ao referente a transporte de cargas, na ocasião estivemos aqui, inclusive com o Relator Geral, o Constituinte Jorge Vianna e vimos o seu empenho em defender o interesse nacional contra o lobby presente, atuante permanente, aqui no Congresso, em favor de interesses multinacionais. Graças ao empenho da Comissão especial que trata o Código Brasileiro do Ar, e da Comissão Relatora, aqui no Senado, finalmente foi vitoriosa a tese do nacionalista em defesa da empresa nacional. E nós, sindicalistas, tantas vezes divergindo do empresário, naturalmente por questões trabalhistas, nos colocamos firmemente a favor deles, inclusive dando argumento a Parlamentares que trouxemos, através de nossa filial, a Federação bem entendida no assunto, e que fez contacto com os empresários nacionais.

Houve outros dois vetos presidenciais.

Esses implicam necessariamente, ao final, na questão de segurança de vôo. O Presidente da República vetou um artigo, em que estabelecia um teto de mil OTN para determinadas infrações do Código

Brasileiro do Ar, que defendem a segurança de vôo. E esse artigo que tem um teto não tinha, entretanto, um piso. O teto é de mil OTN, mas as sanções poderiam ser de uma ou de meia OTN, o que não significa coisa alguma para coibir os atentados à segurança de vôo, via infrações, sejam elas do aeronauta, sejam elas praticadas pela empresa ou por coação das empresas. De modo que o veto ao piso colocado como emenda, pela Comissão especial, implica, fundamentalmente, na segurança de vôo. Acreditamos que o Presidente da República se louvou, para opor este veto, em parecer técnico do Ministério da Aeronáutica.

O outro veto presidencial, naturalmente tendo como fonte o Ministério da Aeronáutica, acreditamos, dizia respeito à participação das entidades sindicais em Comissão que trata justamente de investigação de acidentes, e investigação das origens das infrações. Na justificativa ao veto, o Presidente da República alinha argumentos de ordem trabalhista que não caberiam levar para uma investigação de um acidente, para uma investigação de ordem técnica. Ocorre que a participação de aviários, de aeronautas, numa Comissão que trata de investigação de acidentes dirigir-se-ia, exclusivamente, fundamentalmente, justamente, a questões técnicas. Porque se os membros técnicos e oficiais da aeronáutica são competentes, eu aqui afirmo, com absoluta convicção que os aviários e aeronautas, mormente aqueles que seriam ou que vierem a ser escolhidos, para participarem de Comissões de investigações de acidentes terão por escopo tão-só e exclusivamente de chegar à verdade, para eliminar, para reduzir a repetição de tais fatos e baseados em dados exclusivamente técnicos. De modo que, o veto presidencial afeta a segurança de vôo, por via de consequência, e isto talvez não tenha sido atentado pelo próprio Presidente da República. Quanto à criação de linhas e pouso, é um problema de ordem política, empresarial, naturalmente o órgão próprio que é o DAC – ele dirime dúvidas – é uma questão da maior complexidade dividir bem as linhas aéreas; porque afinal são 4 ou propriamente 3 empresas, mas que concorrem, competem entre si; mas ocorre então um desserviço à causa pública, com reflexos danosos à economia do País quando por via dessa concorrência acirrada, as empresas impõem praticamente a superposição de linhas e números de pousos, em etapas curtíssimas que a alta tecnologia, que a grandeza de certos equipamentos a jato, dado as suas características, os seus altos custos, porque são aeronaves de grande porte, portanto, onerosos, que deveriam fazer linhas grandes, linhas de longo curso ou pelo menos, linhas médias, eventualmente, linhas pequenas, etapas curtas, mas a concorrência leva à concorrência danosa. Então, vemos, no Nordeste, entre Salvador e Fortaleza, vemos no Sul, entre Curitiba e Porto Alegre, uma série de linhas curtíssimas, de 10 a 15 minutos, executadas por todas as empresas, dia sim, dia não. É uma matéria complexa, realmente. O DAC deve se ver às voltas com os pedidos das várias empresas, às vezes, nem para ter lucros, mas para evitar que a outra tenha lucro, esta é a verdade e isso implica, finalmente, no próprio sistema de exploração de transporte aéreo. A concorrência, ao invés de concorrer para aprimora-

mento do serviço, leva ao desgaste da aeronave, e o custo elevado da operação. Em relação ao fundo aeroviário, nós sabemos que ele também deveria ser aplicado, como é aplicado na infraestrutura. Mas é muito pouco aplicado; na infraestrutura, é mais simples, diria quase simplório, dos pequenos aeródromos do interior, que inclusive não demandariam pisos nem grandes recursos técnicos, mas para atender à aviação, a chamada aviação pequena, aviação de serviço, para evitar os 300 ou quase 400 acidentes anuais, que se repetem há quase 10 anos. Esses recursos, como nós vimos são na maioria das vezes, pelo Ministério da Aeronáutica e pelo Fundo Aeroviário, aplicados nos grandes aeroportos, necessariamente aplicados aos grandes aeroportos, 650 milhões de dólares aqui; 500 milhões ali, e talvez tenha a transparência que um serviço público – como é o transporte aéreo, como é a aviação civil – está a exigir, transparência essa que deve surgir aqui no Congresso Nacional, para que analise, à exaustão, os planos aeroviários, e os planos de infra-estrutura propostos pelo Ministério da Aeronáutica. Do mesmo modo que, o fundo aeroviário deveria dirigir parte de seu montante para o ensino. E, como nós já vimos, nas palavras do eminente Diretor Geral do DAC, Brigadeiro Waldir Fonseca, os recursos destinados aos aeroclubes são irrisórios, aliás mal aplicados, porque pulverizados em 142 aeroclubes, quando basta-riam 10 ou 12, para melhor servir ao ensino e à formação de pessoal. Quanto ao instituto de ensino, realmente, por via da falta de transparência, pela falta de participação da sociedade nas políticas governamentais, realmente, nem os aeronautas, nem os aeroviários, nem a sociedade no seu todo, nem o Congresso Nacional, conhecem os planos de ensino para a aviação civil. Isso, naturalmente, decorre dos 20 anos de autoritarismo em que o País viveu ou sobreviveu. Estamos numa nova fase, na fase não mais de abertura, mas na fase de transição democrática; nós estamos, sim, na expectativa e, mais do que isso, na certeza de que doravante, a sociedade e o Congresso Nacional tenham o direito de exigir conhecimento prévio das políticas governamentais. E aí não será nenhum desdouro para o Governo no seu todo. Não será desprimoroso para qualquer Ministério, mesmo que se trate de um Ministério Militar, prestar contas à sociedade, particularmente, dar ciência, ouvir, admitir e aceitar as modificações, as mudanças que o Poder Legislativo colocará nos planos governamentais, inclusive do Ministério da Aeronáutica, particularmente, na aviação civil e nos problemas de segurança de vôo. Por isto, nós propusemos aqui e iremos formalizar até o dia 11, a proposta de que as Comissões de Transportes da Câmara e do Senado, tenham uma Subcomissão de transporte aéreo justamente para poder analisar, com profundidade, os problemas da aviação civil, já que o transporte aéreo e a aviação civil no seu todo, se constitui num serviço público de interesse de toda a Nação.

Quanto às custas. Acho que as custas das empresas de aviação, acredito que também deveriam ter a transparência indispensável para a sociedade. As suas planilhas de custo deveriam chegar até aqui, ao Senado e à Câmara. Naturalmente, nós verificaríamos que certos custos, certas despesas, talvez, fossem exageradas, como as despe-

sas de comes e bebes, de comissárias, as despesas de propagandas, em detrimento do ensino nessas empresas, onde o percentual, embora tenha um ensino razoável, até um ensino bom, deveria ser em muito aumentado, como é norma em empresas, principalmente, como é na Europa, principalmente, em Israel. Se nós verificarmos nos é orçamentos das empresas brasileiras o percentual de empresas, como Israel, e empresas estrangeiras, inclusive a TAP, que é de um país pequeno mas, talvez, a empresa de maior índice de segurança de vôo no mundo. A TAP, num país que tem o tamanho do Estado do Rio de Janeiro, com outras condições muito inferiores às do Brasil, pois bem, o percentual de despesa, de gasto para o ensino, para o treinamento de Portugal e em outros países da Europa, é muito maior do que o da maioria das empresas brasileiras. Este é um dado que deve ser considerado por todos nós, principalmente pelo DAC.

Quanto à segurança de vôo, de modo geral, a que se referiu a Constituinte Irmã Passoni, falamos anteriormente e acreditamos que esses fatos citados, os melhores salários, inclusive dos controladores de vôo que são funcionários públicos e vinculados ao Ministério da Aeronáutica, eles recebem salários baixíssimos, de homens que têm em suas mãos, tanto quanto os tripulantes, tanto quanto os aeronautas e os aeroviários, a maior responsabilidade para evitar os choques em pleno vôo. Se os controladores de vôo, de um modo geral, ganham muito mal, civis e militares, os controladores civis, exercitando as mesmas tarefas – ganham 1 ou 2 vezes menos – que os servidores militares, nas torres de controle, nos controles de aproximação dos grandes aeroportos. É uma discriminação que o Senado Federal, por via de um projeto do nobre Senador Nelson Carneiro, está tentando corrigir. Mas nós sabemos que esse projeto está tendo sérios percalços no seu andamento. Nós acreditamos que o DAC, como disse anteriormente, por simples decisão administrativa, sem maior esforço, poder e poder, em poucos dias, corrigir algumas das situações atuais, por exemplo, a falta da exigência de co-pilotos nas aeronaves multimotoras, que implica em segurança não só dessas aeronaves, mas de todos os tráfegos aéreos, porque essas aeronaves ocupam o mesmo espaço aéreo das grandes aeronaves. E a falta de um segundo piloto, nas dos multimotores, poderá implicar em choques aéreos, onde tem havido quase acidentes, por falta de um segundo homem a bordo das aeronaves menores, embora tão sofisticadas como um grande jato. Como também o DAC poderá, por uma simples portaria, que já existe, mas aplicando as suas próprias normas, exigir a presença dos despachantes operacionais de vôo cumprindo norma internacional, da qual o Brasil é signatário, e exigir a presença desses profissionais de alta qualificação, responsáveis pelos planos de vôo, em vários aeroportos, onde as várias empresas nacionais não as colocam, prejudicando a segurança de vôo e implicando na maior sobrecarga de tarefas para os pilotos que, justamente, eles pretendem evitar com a sua ação ainda em terra.

A nobre Constituinte Irmã Passoni falou na greve que hoje se realiza, uma greve parcial. Diríamos, como militantes sindicais que somos du-

rante 30 anos, antes de dirigentes que, muitas vezes temos insistido, junto ao DAC e junto às empresas aéreas, repetindo na Constituição Especial Permanente de Estudos Técnicos da Aviação, junto ao Governo, empresas, trabalhadores e sindicatos. E a nossa proposta, inspirada na OIT; é reiteradamente, repetidamente, negada pelas empresas e principalmente pelo DAC. Nós agora aceitamos, aqui, publicamente, o convite que S. Ex.^a, o Brigadeiro Waldir Fonseca, nos fez para irmos ao seu gabinete para uma audiência. Nós aceitamos gratificados e iremos, se possível, acompanhados de nossos companheiros, com um trabalho de certa profundidade, esperando que as nossas propostas sejam lá debatidas com os técnicos do DAC e possamos construir, harmonicamente, muita coisa, principalmente, para a segurança de vôo.

Nós queremos dizer à nobre Constituinte Irmã Passoni que, se as nossas propostas tivessem sido aceitas, se aquilo que está nos dois últimos acordos salariais dos sindicatos com as empresas aeroviárias tivesse sido cumprido, que são justamente as comissões tripartites ou bipartites de empresas e sindicatos, a greve de hoje, provavelmente, não estaria acontecendo e outras greves poderiam ser evitadas. Nós que fizemos 6 ou 7 greves, só as fazemos, em última instância e gostaríamos que elas sempre fossem evitadas. Temos a dizer à nobre Constituinte Irmã Passoni que, se os salários dos aeronautas são razoáveis e acompanham a tecnologia moderna, o salários dos aeroviários de forma alguma tem acompanhado a tecnologia, a eficiência e a produtividade dos grandes jatos, que realmente, são muito mais eficientes e muito mais produtivos do que as antigas aeronaves que aqui estão. E o salário dos nossos companheiros aeroviários, dos nossos companheiros de terra estão absolutamente defasados, com o grau de eficiência e de produtividade da aviação moderna.

Muito Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O assunto exige muito mais aprofundamento, nessas questões fundamentais que estão aí, no dia-a-dia de todos nós.

Eu gostaria de voltar ao início dos nossos trabalhos e farei uma pergunta ao representante da CBTU. Depois eu a desdobraria com as respostas. O Sr. teria, em números redondos, os investimentos do transporte de trens, CBTU, em Recife e Porto Alegre?

O SR. WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Em números redondos, em Recife, foi da ordem de 400 milhões de dólares e em Porto Alegre foi da ordem de 280 milhões de dólares.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Essa pergunta foi feita, mas, eu tinha já, mais ou menos, a idéia. Apenas eu queria que todos compreendessem e registrassem uma surpresa, de que Recife teve um investimento de 400 milhões de dólares, no sistema de trens urbanos, um investimento que levou praticamente 10 anos; porque,

em 1975, eu trabalhava numa empresa do setor privado e participei da concorrência de uma das muitas concorrências em relação a esse sistema, o qual esteja transportando, apenas, 100 mil pessoas aproximadamente.

Fui também informado, pelo ilustre representante da CBTU, que as tarifas atualmente cobrem cerca de 20% dos custos operacionais. Então, se considerarmos que essas tarifas cobrem apenas 20% dos custos operacionais, se considerarmos um investimento de 400 milhões de dólares, num período de 10 anos, e a relação custo benefício, nesses investimentos, pegando o caso de Recife, poderemos ver, inclusive, a distorção elementar. Porque Recife, com 100 mil passageiros e 400 milhões de dólares, em investimento, e o sistema de Porto Alegre, com 280 mil quer dizer, 70% do custo de Recife já transportando um número de passageiros maior. Na realidade, isso trás uma preocupação muito grande, porque, além da questão do transporte, dentro da questão do transporte, dentro da questão de desenvolvimento urbano, um dos pontos fundamentais é o problema do transporte coletivo urbano. Sempre foi vendida historicamente uma imagem de que, efetivamente o transporte sobre trilhos, quer dizer, o mais indicado, o transporte de grande massa, tenha tão elevado padrão de ineficiência, em termos econômicos. Realmente houve um debate muito intenso com os Prefeitos de Capitais e, que vem sendo repetido, onde se discutiu basicamente a questão do transporte; uma das alternativas que se reivindicava era o problema do subsídio ao transporte rodoviário e que foi permanentemente vetado, tanto no Governo anterior, como no Governo da Nova República. A alternativa da Nova República, depois esquecida, foi à questão do vale-transporte, como uma forma de interferir, inclusive, em toda comunidade. Quanto ao custeio deste programa, nós vemos que a nível ferroviário é extremamente elevado. Então, gostaria de saber do representante da CBTU, em relação a tudo isso, quais são as análises de um acompanhamento deste sistema; porque é sabido que continuam sendo desenvolvido programas de transportes a nível de outras cidades, inclusive está na Ordem do Dia. O Governador de Brasília tem reivindicado um sistema metroviário para Brasília, muito combatido, é bem verdade, e que alguns com a experiência, hoje constatada e relatada aqui, seria terrível para o País.

O SR. WELLINGTON DE AQUINO

SARMENTO: – Ilustre Sr. Constituinte Manoel de Castro, concordo integralmente com todas as colocações feitas por V. Ex.^a os números são exatamente estes. O que eu poderia lhe dizer é que a administração atual não está com projetos ligados ao Ministério do Transporte; não é com esse enfoque. Estes dois projetos de Porto Alegre, pelo que tenho conhecimento, pois não participei de nenhum dos dois, foram financiados pelo Banco Mundial; portanto, todos direcionados e implantados segundo as diretrizes do Banco Mundial, e que explica terem saído por um custo inferior ao de Recife, por ter sido um outro esquema, um esquema de pacote totalmente inaceitável. Este pacote foi em parte inglês e em parte alemão. Na gestão atual, em um dos sistemas – como eu citei aqui – que está hoje sendo discutido pelo Ministério para ser feita uma modernização do sistema, o Sistema

de Fortaleza que, hoje, segundo alguns estudos, tem já uma demanda nos corredores Norte/Sul, semelhante ao de Porto Alegre, por exemplo. E chegaram ao Ministério dos Transportes propostas semelhantes à de Recife, pacotes da ordem até de 400 milhões de dólares, e que foram integralmente rejeitados e arquivados imediatamente. Agora, o que não pode é se manter a situação de hoje lá, que está se transportando na ordem de 60 mil passageiro dia em condições muito precárias, muito precárias mesmo. O Ministério tem, então, aplicado poucos recursos lá e decidiu dentro desta política que vem adotando, pela não aceitação desta postura que vinha acontecendo. E como mencionei aqui, no início, a própria CBTU, com seus técnicos, fez uma concepção inicial do projeto, um projeto simples, que irá caminhando durante o seu desenvolvimento de uma forma evolutiva até se justificar num determinado fluxo, economicamente interessante, não que venha a dar lucratividade nem equilibrar, porque realmente isso não existe em nenhum lugar do mundo. Os sistemas hoje que funcionam com a maior eficiência, como o metrô de Paris, por exemplo, que consegue no máximo 50% do custo operacional, além de toda uma política, porque lá todos os beneficiários do sistema, empresas, comércio, de forma geral, participam com 1/3 dos custos para isso; o Governo entra com outro 1/3 e o usuário paga o restante. Quer dizer, é uma política toda diferente. No entanto, foi estabelecido que o Ministério dos Transportes está atualmente desenvolvendo este projeto, em termos bastante simples. Semelhantes ao que fez na linha Sul de Recife, um projeto que estabelecia custos baixíssimos, com toda a comunidade local, com todo o poder local, com todas as Secretarias de Transportes do Estado, do Município e urbanistas que estão discutindo o projeto para ver o que será melhor para Fortaleza, integrada aos demais meios de transporte. Quer dizer, é esta a política atual do Ministério dos Transportes, que modifica completamente este quadro que ocorreu anteriormente.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL

DANTAS: – Sr. Presidente, em primeiro lugar, eu queria agradecer ao Brigadeiro Waldir Pinto da Fonseca e ao Dr. Aloysio Ribeiro por terem comparecido a nossa Comissão e, como Constituinte, desejo cumprimentá-los.

Quanto à argumentação levantada pelo nosso companheiro Relator, com referência ao Presidente da CBTU, Dr. Américo Maia, quero dizer, que isso não me surpreendeu de forma nenhuma, embora ele tenha enviado aqui um brilhante engenheiro, Dr. Wellington Aquino Sarmento, para respondê-lo.

O atual Presidente da CBTU se recusa a receber qualquer entidade sindical para discutir assuntos que dizem interesses da atividade da CBTU. Sou testemunha disso, digo e afirmo, porque como Deputado, como Constituinte, pedi uma audiência a S. Ex.^a exatamente para fazer-lhe um apelo para que S. Ex.^a recebesse estas entidades sindicais que iriam lá, para dizer-lhe das dificuldades que estavam encontrando para poder movimentar os trens. Os maquinistas, na última greve que houve agora, em 8 a 10 dias anteriores à greve, eu já sabia – e ele tinha que saber, pois se ele, era o Presidente da entidade – eu já sabia, como

disse acima, que iria ocorrer à greve. Por quê? Porque eles têm normas para seguir e estas normas determinam que o trem não poderá sair se não tiverem o limpador de pára-brisas funcionando, que o trem não poderá sair se não tiver os extintores de incêndio em ordem, recarregados, que o trem não poderá sair porque ele não está com os penduradores de braço em ordem, no lugar, porque, do contrário, os passageiros ficariam como animais, como bois, dentro do trem. São normas que o maquinista deve saber e verificá-las, antes de colocar o trem em movimento, caso contrário, ele é o responsável por qualquer coisa que possa ocorrer. Era isto que eles queriam conversar dizendo-lhe o que poderia acontecer, ou então teriam que parar; era uma forma de conseguir também uma melhora nos seus vencimentos. Porque quem transporta milhares e milhares de pessoas por dia, e como foi aqui dito agora, que no Rio de Janeiro a CBTU transporta 1 milhão de pessoas por dia, tem responsabilidades. Mas o Dr. Américo Maia não recebeu o pessoal e a mim, como Deputado, a forma como ele me recebeu se contar-lhes aqui os Srs. não irão acreditar. Ele me recebeu, assim quase que "na marra", como se diz na gíria. Quando entrei a Secretária abriu a porta; ele estava sentado, porque ele sabia o que eu ia fazer lá – era pedir, fazer-lhe um apelo. Ele veio em direção a mim e disse-me: "O lugar para assentar é ali". Eu me sentei em uma poltrona grande de 4 lugares. E ele sentou-se do outro lado. E todas as perguntas que lhe fiz, como tudo o que eu falei com ele, ele me respondeu olhando para frente; não foi capaz de olhar para mim. Assim eu fui tratado, como Deputado e Constituinte. Faço idéia, companheiros, como são tratados os sindicalistas e os operários desta companhia. Eu queria justificar aquilo que você disse e lamentar a ausência dele, mas não foi surpresa para mim, pois sabia que ele não viria aqui; ele não dá satisfações a ninguém. E o todo poderoso da República!

Queria fazer uma pergunta ao Dr. Wellington. O Sr. não tem nada com isto, pois não é o Presidente da CBTU. O que o Governo está investindo este ano, em São Paulo e no Rio de Janeiro, para melhorar e ampliar os trens da CBTU? Porque consta que o Governo está pensando também em juntar a CBTU com o metrô. E nós, aqui, precisamos saber se isto realmente irá acontecer, se é verdade, porquanto o serviço do metrô no Rio de Janeiro não é de primeira qualidade, mas não é de quinta qualidade como é o da CBTU. Se vamos juntar um ruim demais com um médio, vamos tirar uma piora nisso. Acredito que, talvez, a idéia fosse que cada um ficasse cuidando do seu, porque o povo seria muito melhor servido. O que está sendo investido este ano, em São Paulo e no Rio de Janeiro? O Sr. tem idéia?

O SR. WELLINGTON DE AQUINO

SARMENTO: – Talvez eu não lhe diga os números exatos. Mas os investimentos aprovados este ano para a CBTU, como um todo, é da ordem de 3,5 bilhões de cruzados sendo que a maioria é para o Rio de Janeiro e para São Paulo. A maior fatia está nestes dois sistemas, que é da ordem de 1 bilhão e pouco.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL

DANTAS: – Quanto seria para o Rio de Janeiro e quanto seria para São Paulo? Como o Sr. mesmo disse, o

Rio de Janeiro transporta muito mais passageiros do que São Paulo.

O SR. WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Acontece o seguinte: a Companhia previu um pouco mais para São Paulo, pouca coisa mais, porque nos últimos anos os maiores investimentos foram concentrados no Rio de Janeiro. É o maior sistema do País. É o que transporta mais. Mas nos últimos anos ele recebeu um tratamento preferencial diferente do de São Paulo. O Plano Diretor de São Paulo não foi seguido durante muitos anos, daí a razão de se mexer um pouco em São Paulo. Mas esses investimentos são a consciência perfeita de que são insuficientes para levá-lo à condição mínima, adequada, para prestar serviço à comunidade. A política tem sido, dentro deste aspecto de descentralização – e tem sido solicitado isto – de uma transferência desses serviços ao órgão local; órgão local que já foi tentado em São Paulo mesmo e que a Companhia fizesse essa gestão, mas depois de um ano ela terminou, não funcionou. Em Recife, ela funciona razoavelmente; no Rio de Janeiro estava programada para sair e não saiu. A política vem sendo dessa transferência um dia, para os Governos locais desses sistemas, embora, como disse aqui, acredito que só São Paulo tenha a capacidade de arcar com os vultosos investimentos de um sistema desse tipo. Dentro dessa política de passar houve uma solicitação do Governador de São Paulo ao Ministro dos Transportes, de um acordo de uma linha Leste da CBTU para o metrô de São Paulo. Porque foi muito discutido há tempos o metrô de São Paulo fazer um investimento muito forte, quase que paralelo à linha existente da CBTU que, convenhamos, em termos nacionais, é um absurdo. Por melhor que seja o corredor, o corredor da linha Leste hoje é da ordem de 2,5 milhões de passageiros/dia que teriam que ser transportados neste corredor. Realmente é um corredor fortíssimo, e não temos nenhum sistema que o atenda; mas fazer dois investimentos paralelos, um ao lado do outro, é um negócio que choca, é uma deficiência que temos. Não posso lhe garantir Constituinte Gidel Dantas que seja exatamente nos termos que estou lhe transmitindo, por não ter participado. Por enquanto, só foi um contato político a nível de Governador e Ministro. E o Ministro, dentro dessa linha que tem sido a política, de passar, ele encarou com bastante simpatia essa passagem entendendo que o metrô de São Paulo iria continuar a duplicação, investindo muito mais. Se ele assumisse a da CBTU e procurasse o mais rapidamente, talvez, levar aquele nível de eficiência e de qualidade que o serviço faz no metrô de São Paulo. Acredito que está sendo criado um grupo de trabalho para ver exatamente como fazer isso, a maneira de se fazer, a de não ficar duplicando investimentos paralelamente neste corredor, então um ou outro assumiria o projeto. E quanto ao metrô de São Paulo, o Governo de São Paulo resolveu tomar a iniciativa de fazê-lo.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Consta que existe material de sinalização a ser instalado no Rio de Janeiro, foi importado, o qual já se encontra lá há mais de 10 anos, e que já está até se estragando inclusive. E quando formos implantá-lo lá, já será até material obsoleto? Esta é mais uma pergunta.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Tenho conhecimento, não em profundidade, disso. O que sei é o seguinte. Esta modernização é feita para todo o sistema. No Rio de Janeiro o que se tem de fazer? Tem-se que aumentar a capacidade dele. Hoje está transportando 1 milhão; mas sabemos que se esse sistema fosse devidamente integrado aos outros módulos de transporte, numa integração bem feita, ele, tranqüilamente triplicaria. Existe demanda nesses corredores, para triplicar com uma integração bem feita, com um serviço de boa qualidade e tarifas adequadas ele poderá chegar a isso. Para fazer isso, requer investimentos muito grandes em todos os setores do sistema, ou seja, eletrificação, sinalização, telecomunicações, material rodante e via permanente. E alguns desses equipamentos, como o Senhor mencionou, dentro das mesmas negociações que têm sido feitas através de empréstimos que incluem os **suplaiers**, vêm sendo feitos esse tipo de procedimento; existem componentes importados. Alguns desses componentes de outros sistemas, que não só especificamente de eletrificação, de sinalização, por exemplo, não chegaram ao País, e por diversos motivos, às vezes por motivos financeiros, às vezes porque foram bloqueados pela SEI, por exemplo, por importação, na parte de controle de processos de automação quando existe a reserva de mercados. Vejam bem, o conhecimento que tenho é que esses equipamentos para serem implantados, dependem de momentos certos das diversas áreas para os compor e têm-se tido uma dificuldade muito grande: chega um, não tem o outro, e não se pode fazer um sem o outro.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Muito obrigado. Só desejo fazer duas pequenas perguntas ao Brigadeiro Waldir Fonseca. Durante a existência do DAC todas as presidências que lá estiveram foram exercidas por militares, ou tiveram alguma oportunidade de ser exercida por civil? Porque sabemos que o 1º Ministro da Aeronáutica foi civil, e foi Salgado Filho.

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – O primeiro Diretor da Aviação Civil foi o Engenheiro César Grillo, do Ministério da Aeronáutica, posteriormente, fuge-me agora o nome, tivemos outro eminente engenheiro também Diretor-Geral da Aviação Civil. E posteriormente, no intervalo entre um e outro, houve militares e ultimamente tem havido somente militares.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Nos últimos 20 anos só militares?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Posso dizer que sim. Nos últimos 20 anos, praticamente, sim.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Agora, outra coisa. Durante o ano passado falou-se muito em modificar o sistema de concessão de vôos para o exterior, nas companhias de aviões brasileiras. Existe algum estudo no DAC sobre isso?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Existe, sim. O Ministro da Aeronáutica interpretando o famoso decreto das concessões, das autorizações, resolveu aplicar ou permitir que todas as empresas participassem do tráfego internacional. De modo que, as empresas vão se habilitando

na medida que podem, com as linhas que estão disponíveis. Neste ato do Ministro há uma série de condicionantes nos quais as empresas Transbrasil e Vasp poderão se habilitar.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Qual seria a sua opinião como Presidente do DAC, a respeito de que os Constituintes instituísem na Constituinte brasileira o direito de as companhias de transporte aéreo que aqui estão e são brasileiras, que sejam exclusivamente de capital nacional, sem a participação do capital estrangeiro? Qual a sua opinião sobre isso?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Sr. Constituinte, isso é uma atribuição específica de V. Ex.^{as}. Eu não posso e não devo – acredito que não devo – externar a minha opinião. Não vejo nada de mais, porque todas elas já são de capital nacional, embora exista uma determinação de até 4/5 – o mínimo 4/5 de capital nacional – e 1/5 de capital estrangeiro, o que seria 20%.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Esta é a última pergunta para lhe fazer.

Os Senhores têm, na aviação, um limite de seguro, quando existe um acidente aéreo para a vida do usuário. Em qualquer outro sistema de transporte, não existe este limite, no rodoviário, no ferroviário, enfim qualquer outra forma de se locomover neste País, estamos sujeitos à decisão judicial. E na aviação existe um limite. Por que a aviação conseguiu isto. V. S.^a tem alguma idéia?

O SR. WALDIR PINTO DA FONSECA: – Existe uma convenção internacional que é a Convenção de Varsóvia e outros atos complementares da Convenção de Varsóvia e todos eles são ratificados pelo Brasil, em que se estabelece um valor máximo desses seguros, em função do **franco point carré**, que é a unidade monetária capaz de estabelecer um valor máximo da indenização, no caso de acidentes de pessoas. O Código Brasileiro do Ar anterior e o Código Brasileiro de Aeronáutica votado recentemente, ainda mantêm coisa semelhante. A não ser em caso de dolo ou de um acidente provocado intencionalmente é que se pode fugir desse limite máximo. Esse limite máximo foi acertado internacionalmente para que as empresas pudessem, realmente, estabelecer os seus orçamentos, as suas normas, seus padrões, porque uma pessoa morre, os parentes podem achar que aquela pessoa acidentada vale 10 bilhões ou 8 bilhões de dólares. Então houve uma espécie de padronização internacional desses sistemas de seguro. O que sei é isso e o que está vigindo é isso. Se houver dolo, e se a família da pessoa que faleceu achar que houve dolo – já houve casos recentes – entra na Justiça Comum, e se o juiz julgar por bem determina que a empresa pague a indenização.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Acredito que é o único sistema de transportes que é democrata. Porque lá tanto um milionário como um operário têm o mesmo direito na hora que morre, de que sua família possa receber a mesma coisa. Nos outros sistemas não; ele não é democrata. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luis Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Lamentavelmente, não pude participar da

exposição, mas ao que V. Ex.^a se referiu ao representante da CBTU, eu gostaria de fazer algumas perguntas.

Primeiro, sobre a extensão dos trechos de Porto Alegre e Recife; segundo, sobre a comparação de quem paga o diferencial de 80%.

Gostaria, apenas, de reforçar uma posição para que todo o segmento que produz o controle do sistema do resto da função, extremamente contrário ao que se passa no sistema econômico, que é extremamente antidemocrático, em termos de participação das pequenas e médias empresas. Não sei se o Senhor teria algum dado informativo sobre uma afirmação do Governador Brizola de comparação do metrô com um táxi. Quero saber se tem algum referencial, algum comparativo sobre isso?

O SR WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Seria, realmente, sobre as extensões no sistema de Porto Alegre. Porto Alegre, nessa primeira etapa, tem 26 Km de Porto Alegre à Sapucaia; mas o projeto inicial deve ir até Novo Hamburgo.

Está em discussão a exclusividade, bastante discutida no momento da sua extensão. Como eu disse aqui, na exposição inicial, tecnicamente, entende-se que esse sistema se justifica economicamente se implantado em corredores que tenham fluxos acima de 20 mil passageiros por hora: aí torna-se interessante, porque se fizer um gráfico do curso do fluxo de passageiro, em torno de 8 a 10 mil passageiros por hora, o ônibus é o mais econômico; ele passa nesse sistema de 10 a 15 a 20. Tem outro sistema de linha intermediária do ônibus, em linha específica; o corredor próprio sem interrupção. Acima de 20 mil passageiros por hora, torna-se viável e interessante o sistema de trem, porque se imaginasse o corredor tipo Av. Presidente Vargas, por exemplo, se colocasse mais ônibus seria um enorme congestionamento e o trânsito não andaria, ou então, a outra argumentação que existe é quando se quer induzir o crescimento de uma região metropolitana numa certa direção. Mesmo não havendo esse fluxo, porque quando já existe, como foi feito em Rio e São Paulo, é uma situação corretiva, já é o caos em termos de trânsito, lá está se aplicando o metrô, porque é o único que pode levar aquela quantidade de passageiros por minuto.

A outra forma é essa de induzir o crescimento de uma forma ordenada. Então, mesmo não tendo esse fluxo, faz-se o projeto nesse sentido, foi assim que foi feito Recife, por exemplo, que hoje está funcionando 20 e poucos km e mais 20 km a serem implantados. Então, veja bem, foi a comunidade de Recife, através do órgão metropolitano que indicou, na época, que o traçado deveria ser na direção oeste de Recife e não por exemplo, seguindo ali o caminho de Boa Viagem, onde o fluxo já existente é muito maior. Mas o raciocínio do pessoal local, qual foi? Já existe o densamente natural atraído pela praia, que é um local mais agradável de morar, em termos de Boa Viagem. Então, Recife está crescendo todo ao longo do litoral. A decisão deles "isso aqui não vai dar uma região metropolitana que se deseja" – então, nós queremos que ela seja distribuída em direção ao oeste. Solicitaram que a linha fosse traçada naquela direção, onde havia outros problemas também já de terminais rodoviários, projetos da cida-

de como centro industrial, e o interessante que realmente está acontecendo mesmo, o que era um terminal monstruoso implantado há mais de 15 anos quando havia uma estação magnífica, mas que era no meio do mato; entretanto, ela não tinha nada ou coisa alguma, com o trem que está passando lá agora. Há três semanas, eu estive lá e realmente está funcionando, está induzindo a um crescimento forte naquela região, quer dizer, então, nesse sentido, ele pode ser justificado também e está ocorrendo em Recife.

Portanto, Recife e Porto Alegre, na quilometragem dos dois, Porto Alegre é um pouquinho maior; agora, eu não diria que nenhum dos dois sistemas pode ser analisado já na sua configuração final. Eles não estão funcionando no horário completo; não estão funcionando também com intervalos de trens e de projeto. Poderíamos dizer que eles estão operando, mas ainda não estão na operação plena; a operação plena será de intervalos de 3 minutos com a capacidade muito maior.

E todo esse processo, normalmente, não se faz assim rapidamente; começa o trem a trafegar vai na sua capacidade máxima, dependendo de todos os outros fatores, mas acredito que, ainda, assim, muito à vontade, por não ter participado da decisão de implantação de nenhum dos dois, pois os trens do metrô do Rio podem, hoje, ser criticados por não estarem tendo uma rentabilidade adequada e, não tenho a menor dúvida de que, dentro de certo tempo ele trará resultados bastante interessante nessa concepção de provocar o crescimento orientado naquela direção.

Agora, sobre o metrô do Rio, posso falar até um pouquinho mais porque eu participei não da direção de fazê-lo, mas em parte de sua implantação. O metrô do Rio foi feito, um pedacinho dele, em que, a rede básica do metrô do Rio prevê uma ida completa até o Leblon. Discutia-se quanto aos caminhos, como ele iria ao Leblon, se por Copacabana, muita gente é contrária dizendo que qualquer tipo de transporte, mesmo o metrô, não tem condições de suportar aquele fluxo de transporte; mas de qualquer jeito o metrô é o que maior capacidade tem. Outros projetos levavam através da Tijuca formando uma ferradura, de modo que as pessoas que saíssem do Centro do Rio de Janeiro se deslocassem ou para Copacabana ou para o Leblon, mas por caminhos diferentes; na Tijuca daria uma distribuição maior, isso em torno de linha 1, a linha 2 que estaria previsto para um trecho que penetrou de Pavuna, Irajá até o Centro e ali pegando o metrô cruzando no Estácio indo até o Largo da Carioca, e Niterói por debaixo da Bahia. Mais uma outra linha integrando Niterói, quer dizer, essa a rede básica do metrô do Rio de Janeiro. Foi feito um pequeno pedaço, inaugurado de forma inacabada – todos têm conhecimento disso – principalmente o aspecto de manutenção não foi concluído na época adequada. Vejam bem o metrô do Rio de Janeiro hoje sofre uma penalidade muito grande em seu funcionamento. E acho que a comparação realmente não cabe, porque é um projeto que foi feito num pequeno trecho, um pequeno pedaço dele inacabado, com dificuldades enormes de integração, porque nenhum sistema desse funciona sozinho. Ele tem que estar também devidamente integrado a todo ambiente da região metropolitana, como esse aqui, não só do transporte, mas

o outro serviço, a outras atividades da região metropolitana e por isso não foram feitas.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Mas eu tinha lhe perguntado quem paga a diferença?

O SR. WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Quem paga a diferença é a União.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – É verdade que o valor, hoje, do custo do passageiro daria para pagar o táxi?

O SR WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Eu não fiz a conta e nem vi a planilha de custo dessa declaração. Agora, a diferença eu disse aqui. A diferença nós estamos na ordem de 20%, a melhor situação nossa é São Paulo, em termos de CBTU que está cobrindo 31%, que é a que cobre melhor quer dizer é muito pouco.

Como eu disse, também, um dos melhores que funcionam no mundo é Paris que o usuário paga 1/3, os beneficiários, indústrias, comércios e outros pagam outro terço e o Governo cobre 1/3, quer dizer, quando o metrô está funcionando bem a tarifa na melhor das hipóteses cobre a metade e é um dos metrôs mais eficientes do mundo.

Conheço uma ou duas linhas, muito específicas que não podem ser levadas em consideração, como os Estados Unidos que dá lucro, mas é uma linha muito específica que atende a um subúrbio americano, e todos conhecem o Subúrbio americano, onde moram as pessoas de melhor nível aquisitivo, todos vão com os seus automóveis, pagam uma tarifa altíssima, quer dizer, muito específica, não dá para comparar com a maioria do sistema.

Hong Kong está indo para um caminho que é outro aspecto da política atual do Ministério, ou seja, procurar receitas extras-operacionais. Vejam bem, por exemplo, numa estação, muitas vezes, se parte para uma concepção de que não iremos fazer uma estação muito simples, pequena, porque a outra seria sofisticada e daria prejuízo. Não, Hong Kong, numa das estações, em vez de fazer um Shopping Center, uma loja, como nós já fizemos aqui, fez 8 prédios de 30 andares cada um, com escritórios, residenciais. Então, essas receitas extras-operacionais estão permitindo essa locatividade.

No próprio projeto de Fortaleza, já pretendemos fazer alguma coisa, caminhando junto com o Rio, São Paulo, nesse caminho de receitas extras-operacionais, porque não temos usado isso devidamente. O próprio metrô do Rio tem diversas áreas abandonadas, paradas ou servindo só de estacionamento e, portanto, com um prejuízo gravíssimo.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – No caso do Rio, apesar de ser realmente um investimento extremamente elevado, que custou ao Governo, a própria sociedade terminou, não se apropriando devidamente de determinados benefícios, o que terminou sobrando para outros seguimentos que não têm nada a ver com a questão do transporte e a questão cidade. Esse tipo de esquema é para que se tenha que evoluir para idéias novas, para tentar apropriar ou fazer com que o próprio sistema, como na questão do imposto predial ou urbano, em outros tipos de composição façam com que esses benefícios sejam distribuídos pela sociedade, como o são os custos que nós já pagamos.

O SR. WELLINGTON DE AQUINO SARMENTO: – Exatamente, se me permite V. Ex.^a hoje o Ministério dos Transportes, e acredito que já seja do conhecimento geral, está fazendo o PRODEST, que é o Plano de Desenvolvimento do Setor de Transportes. Pela primeira vez está-se fazendo isso, está sendo reeditado este ano, numa experiência totalmente nova, feita com todos os órgãos da área e do setor de transporte. Então, a DNER, a CBTU, Rede Sunamam, a Portobrás estão fazendo o planejamento do setor em conjunto.

O impressionante é o ânimo e o entusiasmo de todos os dirigentes dessas empresas, quando se colocou alguém do DNER para falar de Sunamam, de Portobrás, que pareciam não ter muito a ver e eu estou verificando quanto a isso, não estando interligados, mas não interessados.

Isso está na seguinte etapa, agora. Foi feito já para o período de 1987/1990 e discutido com os órgãos do Ministério. Recentemente foi feito um encontro no Rio de Janeiro com os empresários, com todos os órgãos estaduais e municipais do País, em Recife, e nos próximos dias será trazido ao Congresso Nacional, para que também participe desse projeto. E lá estão incluídos esses aspectos do desenvolvimento que está-se chamando de espaço aéreo, para se tirar novas fontes de receita para o desenvolvimento do setor dos trens urbanos do País.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a presença dos participantes nesta reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, especialmente, os que foram convidados a comparecer para expor políticas de sugestões de seus órgãos.

Nós encerramos a reunião e convocamos a próxima, para o período ordinário de reuniões. Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 13 horas e 15 minutos.)

11ª Reunião Ordinária

Às dez horas e dez minutos do dia trinta de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes: Gidel Dantas, José Ulisses de Oliveira, Dirceu Carneiro, Lael Varella, Myrian Portela, Márcio Lacerda, Manoel Castro, Noel de Carvalho, Dalton Canabrava, Denisar Arneiro, Luiz Marques, Álvaro Antônio. Cláudio Ávila e Sérgio Werneck, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Havendo número, e dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente leu os seguintes expedientes: Ofício do Líder do Partido da Frente Liberal, Constituinte José Lourenço, designando o Constituinte Lael Varella membro titular da Subcomissão; e Sugestões números: seiscentos e setenta e nove, setecentos e trinta e cinco, setecentos e sessenta, novecentos e vinte e nove, oitocentos e setenta e um, novecentos e oitenta e cinco, novecentos e dez, oitocentos e onze, quinhentos e oitenta e cinco, setecentos e onze, um mil cento e setenta e oito, um mil cento e setenta e nove, um mil cento e setenta e sete, um mil duzentos e sessenta e um, um mil trezentos e cinquenta e oito e um mil quatrocentos e sessenta e dois, enviadas pelo

Presidente da Assembléia Nacional Constituinte. Em seguida, o Senhor Presidente concedeu a palavra aos seguintes expositores: Senhor Camilo Cola, Presidente da Confederação Nacional de Transportes Terrestres; Senhor Geraldo Aguiar de Brito Viana, Vice-Presidente da Federação Norte-Nordeste das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga; Senhor Antônio Alberto Canabrava, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER; Senhor Orlando Coutinho, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres; Senhores Orozimbo de Almeida Rego e Darcy Norte Rebelo, Representantes da Associação Nacional das Empresas de Transportes interestaduais e Internacionais de Passageiros; Senhor Frederico Bussinger, Representante do Sindicato dos Engenheiros de São Paulo; Senhores Rogério Belda e William Alberto Pereira, Representantes da Associação Nacional de Transportes Públicos; Senhor Roberto Augusto Francisco, Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos Rodoviários de Bens do ABC; e Senhor Paulo Guaraciaba, Representante do Sindicato das Indústrias de Transporte do Distrito Federal. Ouvidas as sugestões, o Senhor Presidente abriu os debates, concedendo a palavra aos seguintes interpellantes: Constituintes José Ulisses de Oliveira, Manoel Castro, Luiz Roberto Ponte, Sérgio Werneck e Denisar Arneiro. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, às quatorze horas e seis minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em trinta de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRAFAS DA REUNIÃO DO DIA 30 DE ABRIL DE 1987, ÀS NOVE HORAS E CINQUENTA MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE NA SALA 5, DA ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Declaro abertos os trabalhos desta Subcomissão, convidando para fazer parte da Mesa os Expositores, porém, sendo um número bastante grande, não poderíamos abrigá-los todos à mesa. Assim, à medida em que forem solicitadas as exposições, participarão da Mesa.

Convidaríamos, pela Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, seu Presidente, Camilo Cola; Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga, Vice-Presidente Executivo, Dr. Geraldo Aguiar Viana; Associação Nacional das Empresas de Transportes interestaduais e Internacionais de Passageiros, representantes Dr. Orozimbo Almeida e Dr. Darci Rabello; Diretor-Geral do DNER, Dr. Antônio Alberto Canabrava; Associação Nacional de Transporte Público, Dr. Rogério e Dr. William Pereira; Sindicato dos Engenheiros de São Paulo, representante Dr. Frederico Bussinger; Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestre; representante Dr. Orlando Coutinho; Sindicato dos Transportadores Autônomos Rodoviá-

rios de Bens do "ABC", Presidente Roberto Augusto Francisco.

No nosso expediente, recebemos indicação, como membro titular desta Comissão, feita pela Liderança do PFL, o Constituinte José Lourenço, que nos envia esta correspondência, do nome do Constituinte Lael Varella, para titular desta Subcomissão, ocupando a vaga, daqui a pouco do empossado Ministro do Interior Joaquim Francisco.

Para sermos objetivos, passaríamos diretamente às exposições, que deverão ser feitas dentro da sistemática que estabelece o Regimento da Assembléia Nacional Constituinte, em que cada expositor terá 20 minutos para apresentar a sua contribuição e, como temos um número maior do que um, faríamos todas as exposições para depois passarmos aos debates. É a sistemática que temos adotado. Para os debates, cada Constituinte tem 3 minutos para indagar e tem igual tempo para responder cada expositor, para quem for dirigida a indagação. De modo que, começa-ríamos, ouvindo o Dr. Camilo Cola, da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres.

O SR. CAMILO COLA: – Exm^o Sr. Senador Dirceu Carneiro, Presidente da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte e da Comissão da Ordem Econômica, da Assembléia Nacional Constituinte, demais Parlamentares Constituintes, membros da Mesa, companheiros de Transportes, Presidente da Confederação Nacional de Trabalhadores em Transporte, representantes de Federações e Sindicatos aqui presentes:

Vamos dar conhecimento da síntese do trabalho que será apresentado pela Confederação Nacional dos Transportes Terrestres e complementarmente, como permitiu o Presidente desta Subcomissão, teremos a participação de companheiros da Federação de Transporte de Cargas, Associação Nacional de Transporte de Cargas, Transporte Interestadual de Passageiros e Transporte Urbano de Passageiros:

A Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, em nome das:

Federação Nacional das Empresas de Transportes de Cargas – Fenatac.

Federação das Empresas de Transporte Rodoviário do Sul e Centro Sul do Brasil – Fetrasul.

Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores Autônomos de Bens do Estado do Rio Grande do Sul – Fecavergs.

Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo – Fetrafens.

Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários – FENCAVIR.

Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários e Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo – Fetrabens.

Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Estado do Rio Grande do Sul – Fetergs.

Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Norte e Nordeste do Brasil – Fetronor.

Federação dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários do Estado do Paraná – Fecavrep e da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas – NTC e

Associação Nacional das Empresas de Transportes Interestaduais e Internacionais de Passageiros –Rodonal.

E de 250 Sindicatos representativos das categorias econômicas dos transportadores autônomos de veículos rodoviários (taxistas e carreteiros) e de empresas de transporte urbano e rodoviário de cargas e passageiros, tem a honra de comparecer perante essa subcomissão para cumprir dever cívico que lhe é exigido neste momento de elaboração da nova Constituição para a República Federativa do Brasil.

Ao trazermos a palavra dos transportadores brasileiros, constituídos de quinhentos mil taxistas e carreteiros e vinte mil empresas de transportes rodoviários, configuramos nossa responsabilidade na vida brasileira, por sermos detentores do encargo de transportar mais de 80% dos bens nacionais e mais de 90% das pessoas, respondendo por um mercado de trabalho na ordem de 10% da população economicamente ativa deste País.

Portanto, é em nome dessa responsabilidade e do nosso compromisso com o futuro do Brasil e confiantes no trabalho patriótico dos Senhores Constituintes, que vimos apresentar as nossas sugestões, como abaixo exposto.

1) Considerações gerais sobre a Ordem Econômica e Social

1 – A ordem econômica tem por finalidade a satisfação das necessidades humanas, visando a assegurar a todos o bem-estar. Deve ser organizada dentro do respeito à liberdade de iniciativa, à propriedade privada dos meios de produção, aos direitos do trabalhador e à igualdade de oportunidades.

2 – A economia se organizará segundo as leis de mercado, cabendo à iniciativa privada, com o estímulo, o apoio e a fiscalização do Estado, explorar as atividades econômicas.

3 – Na disciplina das atividades econômicas serão rigorosamente observados os princípios do estado de direito, não podendo ser estabelecidas obrigações a não ser em lei.

4 – Não poderá o Estado desempenhar atividade econômica, senão nos casos expressamente previstos nesta Constituição.

5 – É livre a associação de capitais e pessoas para a exploração de atividade econômica.

6 – A propriedade terá função social.

7 – Não será permitida intervenção estatal no processo econômico que resulte em limitação à justa rentabilidade da iniciativa privada ao seu desenvolvimento tecnológico ou restrição à sua livre gestão.

8 – A Lei reprimirá o abuso do poder econômico, especialmente quando caracterizado pelo domínio dos mercados, a eliminação de concorrência e o aumento arbitrário dos lucros.

9 – É garantido o direito de propriedade. Não haverá expropriação, salvo em casos definidos previamente em lei, de necessidade ou utilidade pública ou de interesse social, mediante prévio e justo pagamento em dinheiro. Será nulo o ato expropriatório praticado com abuso de Poder.

10 – Será garantida ao trabalhador a participação no resultado da atividade econômica, assegurando-se-lhe condições de trabalho e de vida compatíveis com a dignidade humana.

11 – A Lei regulamentará o direito de greve e de locaute.

2) Sugestões específicas

2.1 – Inserir na competência da União, dispositivos que lhe reservem:

a) estabelecer os planos nacionais de transportes;

b) legislar sobre transporte de pessoal e de bens, estipulando que, sob prevalência da Legislação Federal, Estados e Municípios poderão legislar supletivamente.

2.2 – Incluir no capítulo da Ordem Econômica, disposições que estabeleçam que:

Os serviços de transportes de pessoas e de bens em todos os seus modais, inclusive as atividades de agenciamento e afins, somente poderão ser explorados por brasileiros ou por empresas e em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, na forma que dispuser a Lei Ordinária.

2.3 – Incluir no capítulo da Ordem Econômica, artigo estipulando que incumbe ao Estado, diretamente ou sob regime de concessão, permissão ou autorização, a prestação de serviços públicos de toda a natureza observados os seguintes princípios:

a) O regime das concessões, permissões ou a autorizações para execução de serviços públicos federais, estaduais ou municipais, obedecerão:

1 – obrigação de manter serviço adequado;

2 – tarifas que permitam a justa remuneração do capital, o melhoramento e a expansão dos serviços e assegurem o equilíbrio econômico e financeiro do operador;

3 – fiscalização permanente e revisão periódica das tarifas.

2.4 – Incluir no campo de Competência da União dispositivos que lhe assegurem explorar, preferencialmente através da iniciativa privada, em regime de concessão ou permissão, os serviços de transportes coletivos rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros, as vias férreas e os serviços de navegação marítima.

2.5 – Incluir no campo de Competência da Polícia Federal, dentre outras atribuições que lhe sejam destinadas, a apuração e repressão de infrações penais contra a segurança do transporte de pessoas e de bens e respectivo patrimônio, inclusive quando executados em regime de concessão, permissão ou autorização.

2.6 – No campo Tributário, fixar como competência da união a instituição de imposto sobre a produção, importação, circulação, distribuição ou consumo de lubrificantes e combustíveis líquidos ou gasosos, imposto que incidirá uma só vez sobre qualquer dessas operações, excluza a incidência de outro tributo sobre elas.

2.7 – Ainda no campo Tributário estabelecer que, do produto da arrecadação do Imposto Único sobre produção, importação, circulação, distribuição ou consumo de lubrificantes líquidos ou gasosos, a União destinará 30% para os Estados e Distrito Federal e 30% para os Municípios.

2.8 – Prosseguindo nas sugestões, inserir dispositivo estabelecendo que do produto da arrecadação do imposto sobre produção, importação, circulação, distribuição ou consumo de lubrificantes e combustíveis líquidos ou gasosos, a União Federal destinará de sua quota-parte um mínimo de 80% para a construção, conservação, restauração e melhoramentos de rodovias sob

sua jurisdição, cabendo aos Estados e Municípios, no tocante às rodovias sob suas jurisdições, destinar o total de sua quota-parte no mencionado imposto.

2.9 – No campo Tributário inserir dispositivo estabelecendo que será excluído de qualquer imposto o consumo de lubrificantes e combustíveis líquidos, fornecidos a concessionários ou permissionários de serviços públicos de transportes individuais ou coletivos de passageiros.

2.10 – Ainda no campo Tributário colocar artigo definindo como de competência da União a instituição de impostos sobre transportes, ressalvados os serviços de características urbanas integrantes de um mesmo mercado de trabalho.

2.11 – Inserir no campo Tributário disposição estabelecendo que a União distribuirá aos Estados, Distrito Federal e Municípios, de forma expedita, 80% do imposto sobre transportes, cabendo parcela de 40% aos Estados e Distrito Federal e 40% para os Municípios.

2.12 – Também no campo Tributário incluir artigo estipulando ser da competência dos Estados e do Distrito Federal, instituir impostos sobre a propriedade de veículos automotores vedada a cobrança de impostos ou taxas incidentes sobre a utilização de veículos e observando limite estabelecido em Lei Complementar à Constituição Federal.

2.13 – Ainda no campo Tributário, incluir artigo estipulando que do produto da arrecadação do imposto sobre propriedade de veículos automotores 50% constituirá Receita do Estado ou do Distrito Federal e 50% do Município onde estiver licenciado o veículo.

2.14 – Ainda no campo Tributário inserir disposição estabelecendo ser vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a imposição de limitações à livre circulação de pessoas ou bens pelas vias públicas mediante a instituição de impostos, taxas ou emolumentos interestaduais e intermunicipais, bem como a existência e funcionamento de barreiras fiscais ao longo das vias de transporte.

2.15 – Permanecendo no campo das sugestões do setor Tributário incluir artigo estabelecendo que somente poderá ser estabelecido regime de cobrança de pedágio ou taxa de utilização de via de transporte quando se oferecer ao usuário caminho alternativo.

2.16 – Ainda quanto ao pedágio e ao imposto sobre transportes, inserir artigo estabelecendo que o produto de arrecadação, pela União Estado, Distrito Federal e Municípios, provenientes do pedágio ou outras taxas de utilização de via de transporte e o imposto sobre transportes, será exclusivamente aplicado em investimentos em obras de infra-estrutura prevista no Plano de Transportes, respeitada, na destinação desses recursos, proporções equivalentes à participação de cada modal na arrecadação total dos respectivos tributos.

2.17 – No âmbito do capítulo sob a autonomia municipal incluir disposição estabelecendo que aos serviços de transportes coletivos rodoviários, o metroviários e ferroviários urbanos e com características semelhantes aos urbanos, além de outros, de qualquer natureza, que exerçam função de interesse de mais de um município de região metropolitana, serão geridos por órgão metropolitano, em que os municípios da área terão represen-

tação, na forma do que dispuser Lei Complementar.

2.18 – No campo da Ordem Econômica incluir artigo estabelecendo que a Lei disporá sobre o regime de responsabilidade civil nos meios de transporte público de passageiros e de fretamento, de modo a fixar limites para indenizações aos seus usuários em caso de acidentes com seus veículos, compatível com a natureza e características dos serviços prestados.

3 – Considerações sobre a duração de jornada de trabalho na área dos transportes.

No momento em que os debates sobre a elaboração da Nova Carta constitucional se tornam realidade, para que seu texto final se aproxime dos legítimos anseios daqueles que deverão cumpri-la, cabem algumas considerações sobre a questão relativa à jornada de trabalho que muitos pretendem ver reduzida para seis horas diárias.

Sem sofismas ou qualquer outra pretensão que possa parecer contrária ao alcance de legítimos objetivos dos trabalhadores em transportes, é indubitado que o problema relativo à jornada de trabalho deve ser analisado sobre os seus mais diversos ângulos.

Faz-se mister que se tenha em mente que os países que adotaram a jornada de seis horas são economicamente estáveis, bem como diferentes do Brasil, que luta, obstinadamente, para sanar suas dificuldades econômico-financeiras.

Impõe-se que não se olvide da questão social a ser criada com a diminuição da jornada de trabalho dessa categoria profissional.

Reduzida a jornada de trabalho para seis horas, a consequência imediata será a adoção, nos transportes urbanos e rodoviários de mais um turno de serviço, gerando, cumulativamente mais empregos e tarifas e fretes maiores.

Como enfrentar tal questão? É certo que devemos aumentar a oferta de empregos: Contudo, o momento seria propício para se criar mais um ônus para a comunidade usuária que enfrenta grandes sacrifícios para arcar com suas despesas de locomoção e de transportes em geral? É claro que não se deve impor mais esse sacrifício a maioria da população brasileira.

A jornada de seis horas somente deverá ser implantada a partir do momento em que o Brasil se tornar economicamente estável, não agora, quando o benefício de alguns pode tornar-se o sacrifício de milhões e milhões de brasileiros menos favorecidos.

4 – Considerações finais

São estas, Senhores Constituintes, as sugestões que submetemos ao alto discernimento de Vossas Excelências.

Estamos certos de que, agrupadas as contribuições que os brasileiros estão motivados a apresentar e submetidas ao crivo do julgamento e do aperfeiçoamento dos eminentes representantes do nosso povo, o Brasil irá dispor brevemente de Carta Magna que traduza nossas aspirações e balize os nossos caminhos, no cumprimento de vocação histórica para a liberdade, a democracia, o desenvolvimento econômico com e social, a integração, a coesão, a paz, a justiça social e a felicidade de todos os brasileiros e brasileiras da atual e das próximas gerações.

Esta é a nossa contribuição, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição feita pelo Dr. Camilo. Passamos ao próximo expositor, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas, seu Vice-Presidente Executivo, Dr. Geraldo Aguiar.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – Sr. Presidente, Sr. Relator, ilustres membros desta Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, da Comissão de Ordem Econômica da Assembléia Nacional Constituinte:

A NTC e a FENATAC, entidades que representam a nível nacional, o setor de transporte rodoviário de cargas, constituída por mais de 15 mil empresas de transporte em todo o País, na sua maioria pequenas e médias empresas de transporte, de capital exclusivamente nacional, em meu nome e em nome do seu 1º Vice-Presidente, Dr. Adalberto que aqui está presente, quer declinar a sua honra de estar presente, de estar participando dos trabalhos desta Subcomissão em momento tão importante da vida nacional. Consideramos que, talvez, no curso desta geração, não tenhamos outra oportunidade tão importante quanto esta de dar uma contribuição efetiva ao aprimoramento das nossas instituições.

É por isso, que na esteira das considerações feitas pelo Presidente da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres que abrange todos os modais de transporte terrestre no País, vamos procurar destacar alguns dos tópicos por ele apresentados, aqueles que nos parecem, sob a ótica do transporte rodoviário de cargas e das empresas de transporte rodoviários de cargas, os mais relevantes e que hão de merecer atenção particular dos Srs. Constituintes.

Aquele inserido no item 2.1 das sugestões específicas para destacar que a atual Constituição, ao se referir à competência da União neste campo, diz ser competente ela para fixar o plano nacional de viação. Parecemos mais adequado que a Constituição preveja planos nacionais de transportes, de forma mais ampla. Na realidade há alguns anos atrás, à época ainda da Constituição de 46, o planejamento de transporte no Brasil estava muito preso à via, à rodovia, à via em todos os sentidos. É importante que consignemos à competência da União para planejar os transportes no País de forma integrada em todos os seus modais. Então seria competência e dever da União ficar periodicamente planos nacionais de transportes, explicitando os objetivos permanentes nesta área.

No subitem B do mesmo item 2.1, a previsão da competência da União para legislar sobre transporte de pessoas e de bens, estipulando que sobre prevalência da legislação federal, Estados e Municípios poderão legislar supletivamente. Aqui, também, um aperfeiçoamento no sistema constitucional vigente.

A Constituição fala em competência da União para legislar sobre tráfego e trânsito nas vias terrestres, quando poderia, em outros incisos mencionar sua competência para legislar sobre transporte aéreo, sobre os outros modais de transporte. Num único dispositivo, ela poderá dizer que compete à União legislar sobre transporte em todos os seus modais, mas reservará, num parágrafo único, a competência supletiva de Estados e Municípios para legislar sobre esta matéria, porém, respeitados os princípios gerais da Lei Federal.

É importante que seja assim porque temos sentido, sobretudo no transporte rodoviário de cargas, tendência de Estados e Municípios passarem a legislar em desacordo com a legislação federal e isto cria obstáculos sérios àquelas atividades que devam se realizar no Território Nacional.

O transporte é, por definição, uma atividade interestadual e, no instante em que Estados e Municípios passarem a legislar diferentemente da legislação federal, teremos graves dificuldades e uma miríade de leis e de normas a serem observadas por carreteiros, por motoristas, por empresários, tornando mais difícil, mais complexa e até mais cara a atividade econômica.

O item 22 das Sugestões Específicas traz também uma questão de magna relevância, prevendo o princípio geral da nacionalização do controle da atividade econômica, da sua permanência em mãos do capital nacional, de brasileiros e de empresas majoritariamente constituídas com direito a voto garantido a brasileiros, da forma que dispuser a lei ordinária.

Nesse sentido, a Constituição atual já prevê a manutenção, sob controle de brasileiros, apenas do transporte marítimo de cabotagem. Todavia, a legislação ordinária posterior acabou estabelecendo essa mesma garantia para o transporte aéreo, para o transporte rodoviário de cargas – o transporte ferroviário é estatizado em nosso País, praticamente. Todos os modos de transporte hoje, através da legislação ordinária, de uma forma ou de outra, têm essa garantia inserida. E tem uma razão de ser: o transporte é uma atividade estratégica de alto interesse para a economia e para a segurança do País. Permitir que escape ao controle de brasileiros ou que seus centros de decisão passem a se situar fora do País é algo que, sob o ponto de vista estratégico, nenhuma nação civilizada pode admitir.

Por que inserir isso na Constituição? Porque há, hoje, em andamento no mercado de transporte, alguns mecanismos, sobretudo objetivando a criação de uma figura nova, que é chamada de operador de transporte multimodal ou transitário, que, na verdade, procura contornar as exigências colocadas pela legislação ordinária, no que diz respeito a controle por brasileiros. Existem, sob a forma de agente de carga, empresas estrangeiras. Têm entrado no País grandes organizações internacionais, não para favorecer o comércio exterior brasileiro, como se coloca normalmente, mas para fazer transporte aqui dentro ou para controlar o transporte doméstico de carga. O transporte de passageiros ainda não está sob essa ameaça, mas poderá estar a qualquer momento.

Inserir, no texto da Constituição, uma garantia genérica de que essa atividade deva permanecer sob o controle da iniciativa privada nacional, parece-nos, pois, algo importantíssimo e inadiável. Não significa esta posição que tenhamos um sentimento de xenofobia ou que não reconheçamos a contribuição que o capital estrangeiro possa dar ao desenvolvimento nacional. Apenas entendemos que essa contribuição deva ser soberanamente direcionada pelo Estado brasileiro, que diga em que setores e em que atividades ele pode efetivamente trazer essa contribuição; que imponha limitações – isto também qualquer nação civilizada deve fazer. No caso específico do transporte, não apenas por se tratar de atividade estra-

tégica, mas também por se tratar de uma atividade em que a tecnologia nacional nada fica a dever à tecnologia de outros países, e que nada temos a aprender com essas organizações, mas parece-nos fundamental a inclusão desse dispositivo.

Gostaria de mencionar e destacar também rapidamente, no item 2.5, a questão da competência da Polícia Federal. Temos dúvida de que a nova Constituição vá, como faz a atual, discriminar a competência da Polícia Federal. Hoje, a Constituição diz que compete à União organizar a Polícia Federal, e diz o que compete à Polícia Federal. Admitindo-se que, na nova Constituição, isso venha a acontecer novamente, gostaríamos de ver incluída, nesse dispositivo a previsão de que compete à Polícia Federal, entre outras atividades, reprimir o crime contra o transporte de modo geral. V. Ex.^a devem ter notícia do grande crescimento da onda de crimes que se abateu sobre o transporte de um modo geral em todo o território nacional. Assaltos a caminhões e ônibus com assassinato de motoristas ocorreram frequentemente neste País e têm ocorrido com uma frequência assustadora. As polícias estaduais são, normalmente, incapazes de reprimir eficientemente esse tipo de crime, porque ele tem uma característica tal que exige uma repressão uniforme em todo o território nacional. Exige uma ação interestadual. Com frequência, o crime acontece num lugar que, pela legislação, teria competência e jurisdição para dar seguimento ao inquérito policial. Todavia, as provas acabam sendo localizadas em outros lugares; o caminhão é localizado em outro Estado; o réu ou aquele que é acusado do crime está em outro Estado. Isso acaba criando tal confusão para a apuração da responsabilidade criminal que esses crimes têm permanecido, na realidade, impunes. Parece-nos importante que, se a Constituição escolher o caminho de discriminar a competência da Polícia Federal, como faz a atual, seja incluída, então, nessa competência, a repressão aos crimes contra o transporte.

No campo tributário, de modo geral, gostaria apenas de comentar que o setor de transporte considera importante a sua contribuição tanto à União quanto ao Estado e aos municípios. De alguma maneira dependemos desses três níveis para realizar a nossa atividade econômica. Tanto à União, aos Estados e aos municípios acabamos exigindo investimentos públicos importantes. Hoje, os municípios sobretudo são bastante sobre-carregados – falando pelo transporte rodoviário de cargas agora – pela presença de caminhões que estragam as ruas, que trazem exigências quanto à implantação de terminais de carga ou criação de estacionamento de caminhões, e nem sempre a atividade econômica tem contribuído com o município na mesma proporção dos problemas que lhes tem trazido.

Parece-nos importante, então, aumentar a participação do município na carga tributária do setor, que permaneceria, na nossa proposta, estável, tal como está hoje, representada basicamente por três tributos: IULCLI ou o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, de competência da União, apenas com uma distribuição mais adequada entre Estados e municípios; o IPVA, que é o Imposto estadual sobre Propriedade de Veículos Automotores, também ampliando-se a participação dos municípios na sua arrecadação; e no IST, um imposto federal que

merece ser aperfeiçoado, em primeiro lugar, tornando-se efetivamente um imposto sobre transportes, sobre todas as modalidades de transporte. Não é justo que apenas o rodoviário pague esse imposto. É um imposto cuja alíquota de 5% tem tido problemas sérios no seu controle, na sua arrecadação, até porque, segundo a Receita Federal, não tem uma participação muito expressiva no conjunto das receitas; acaba sendo primo pobre dos tributos federais e acaba sendo, por isso a fonte de injustiça, pois alguns recolhem, muitos e não recolhem, há uma sonegação muito grande. Mas é um imposto importante, é sobretudo um imposto justo. É um imposto que, na medida em que, estendido a todas as outras modalidades, passe a representar um bolo de recursos maior e mereça uma fiscalização mais adequada, poderá ser fonte de recursos muito bons, inclusive para os municípios.

Nesse ponto, acrescentamos, como inovação, uma proposta de vinculação de parte desses recursos, tanto do IULCLI, como do IPVA do IST e dessas taxas como pedágio, taxas de utilização de vias, à atividade especificamente. Durante muitos anos, tivemos, no Brasil, o Fundo Rodoviário Nacional, criado pela famosa Lei Joppert que permitiu a implantação dessa malha rodoviária básica que temos no País, que ainda é, apesar das acusações que se fazem ao Brasil de um excesso de apego à rodovia, uma malha rodoviária insuficiente para as nossas necessidades. Acusados de sermos um país excessivamente rodoviário, temos uma malha rodoviária que é proporcionalmente muito inferior a de países que estão em posição bem abaixo do Brasil na escala mundial. A oitava economia do mundo tem uma rede ferroviária colocada em sétimo lugar no **ranking** mundial em extensão; e tem uma rede rodoviária que, proporcionalmente ao seu território e a sua população, representa menos de um terço da rede rodoviária do México; um quarto da rede rodoviária Argentina; um quinto da rede rodoviária do Canadá, e um décimo da rede rodoviária da Austrália. É um país que ainda tem muito a crescer em termos de rodovia e que, sobretudo, precisa ter recursos para manter essa malha rodoviária que aí está implantada. Isso não se faz, em nenhum lugar, sem fundos, sem recursos permanentes vinculados a essa atividade. A criação de um fundo rodoviário nacional ou a volta ao Fundo Rodoviário Nacional garantido por um dispositivo constitucional, que não possa ser alterado ao talante do administrador do momento, como já aconteceu muitas vezes neste País, é algo vital para que possamos ter vias de transporte adequadas e, assim, possamos assegurar a continuidade do crescimento nacional.

Por fim, gostaríamos de destacar apenas mais dois pontos. No item 2.14, propomos a inclusão de dispositivo que vede à União, aos Estados e aos municípios a imposição de limitações à livre circulação de pessoas ou bens por vias públicas, mediante a instituição de impostos, taxas, etc.

Isso já existe na Constituição atual, mas propomos o acréscimo de uma inovação, que se constituiria em algo parecido com o seguinte:

"...bem como à existência e funcionamento de barreiras fiscais ao longo das vias de transporte".

Pediria a especial atenção de V. Ex.^{as} para esse aspecto. Isso, aparentemente, poderia ser considerado uma questão menor e que não deveria preocupar o Constituinte.

O Brasil tem um sistema de fiscalização tributária ao longo das rodovias que é algo medieval, é algo que não se justifica num país moderno e que é mais uma fonte de discriminação contra o transporte rodoviário. Com relação a todos os outros modos de transporte, as Receitas federais e estaduais encontraram maneiras de fiscalizar a atividade, a circulação de bens e de pessoas na origem e no destino. O avião, até por impossibilidade física, não é fiscalizado no percurso, como o trem e o navio também não o são. O caminhão, por uma questão de estar disponível para isso, sofre fiscalização intermitentes ao longo das rodovias, nas chamadas barreiras estaduais, de uma forma abusiva e absurda para um país que atingiu o estágio de desenvolvimento que nós atingimos.

Para que V. Ex.^{as} tenham uma noção do que isso significa, um caminhão levando uma mercadoria valiosíssima é parado na entrada de um Estado e tem sua carga descarregada à beira da rodovia, ao relento, por pessoas que não têm a menor intimidade com aquela atividade. Isso depois de a empresa ter contratado e ter treinado um funcionário chamado arrumador de carga, que é um especialista em colocar essa carga no caminhão – a mais pesada em baixo, a mais leve em cima. Essa carga se expõe, assim, a quebras, a extravios, e a empresa ou o carreteiro se expõem à sanha dos marginais que estejam rondando aquele local. Se eventualmente há necessidade, se começa a chover, por exemplo, ela é carregada de qualquer jeito, acarretando estragos e perdas enormes.

Por que isso deve estar na Constituição? Porque não poderíamos sair atrás da legislação de Estado por Estado, para revogar isso a nível de legislação estadual. É necessária uma norma maior, e não seria uma lei ordinária federal que poderia fazer isso, porque os Estados não se submeteriam, nem poderiam se submeter a uma lei federal em assunto de sua competência privativa. Não teríamos condições de quebrar essa tradição da fiscalização brasileira senão através de uma norma constitucional. Seria um grande avanço que pudéssemos acrescentar a esse dispositivo, que historicamente já consta da nossa Carta Magna, mais este que o aperfeiçoaria sobremaneira.

Por fim, uma observação a respeito do pedágio de que é um instituto frequentemente objeto de questionamento sobre sua constitucionalidade. Já houve tempos em que mandados de segurança aconteceram com o objetivo de questionar a sua cobrança. Declararíamos constitucionalmente a possibilidade de um Estado instituir taxas sobre vias públicas, sobre rodovias, porém, daríamos ao contribuinte e ao usuário aquilo que é realmente é direito deles, o seja, o direito da alternativa ao se cobrar o pedágio. Há um princípio, que se observa em outros países, no sentido de que o pedágio pode ser instituído, pode ser até muito caro, para que aquela autopista, aquela estrada moderna possa ser mantida, inclusive com equipamentos de segurança, com telefone, enfim com todo o conforto que uma rodovia moderna e deve oferecer ao usuário. Todavia, o usuário deve ter a alternativa, deve-se oferecer a ele um cami-

no alternativo válido, para que ele possa fazer a mesma viagem sem pagar aquela taxa. Garantir-se-ia constitucionalmente, então, a legalidade do pedágio, oferecida ao usuário uma alternativa de caminho.

Eram essas as propostas, dentro do elenco de propostas oferecidas pela Confederação Nacional dos Transportes Terrestres que a NTC e a Fenatoc gostariam de destacar, agradecendo a atenção de V. Ex.^{as} e a que V. Ex.^a puderem dar ao encaminhamento dessas propostas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição do Dr. Geraldo Viana e passamos para o Dr. Antônio Alberto Canabrava, do DNER, o espaço de 20 minutos para sua exposição.

O SR. ANTÔNIO ALBERTO CANABRAVA: – Ex.^a Sr. Constituinte Dirceu Carneiro, Presidente da Subcomissão, Srs. Constituintes Srs. Presidentes das Confederações, minhas senhoras e meus senhores:

Fui avisado ontem, às 3 horas, do convite para participar desta Subcomissão, Mesmo sem poder preparar melhor a razão da nossa palestra aqui hoje, resolvemos comparecer, porque é, de fato, uma oportunidade ímpar, uma honra muito grande. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem teria que estar aqui para prestar o seu depoimento sobre o que entende que poderiam os Srs. Constituintes colocar na nossa Constituição como elementos fundamentais para o bom desenvolvimento dos transportes, em particular do transporte rodoviário no nosso País.

Primeiramente, parece-nos deveria estar colocado, de uma forma muito clara, que o transporte tem como finalidade prestar socialmente o conforto ao seu usuário, ao passageiro e tornar a nossa economia competitiva, fazer com que o Brasil possa se tornar uma sociedade moderna através de uma economia competitiva.

Muito daquilo que desejaria dizer já foi dito pelos expositores que me antecederam, e estamos de acordo em muitos pontos. Faria apenas uma restrição quanto à reserva de mercado. Devemos evitá-la, porque ela conflita, na maioria dos casos, com a idéia de se criar uma sociedade competitiva, uma economia competitiva.

Quanto à exploração de transporte, dentro dessa linha de pensamento, deveria ser vedado ao Estado explorar diretamente o transporte, quer de carga, quer de passageiro, a menos que isso ocorresse em situações de emergência.

Evidentemente, sabemos que a implantação de um sistema assim parece um pouco revolucionária e gastaria tempo. As ferrovias, por exemplo, são, tradicionalmente, quase que exclusivamente, neste País, exploradas pelo Estado. Mas haveria maneiras de se evitar que isso se perpetuasse, através de um escalonamento de concorrência para privatizar a exploração dessas ferrovias.

No caso do transporte de passageiro, freqüentemente deparamos com administradores públicos afoitos que resolvem instituir empresas de transporte de passageiros que, evidentemente, se transformam numa forma de subsidiar o transporte.

E claro que a Constituinte não poderia impedir que o Estado fizesse isso, mas apenas que quando o fizesse teria que abrir concorrência, fixando

qual seria a participação do Estado. Se queremos subvencionar o transporte, isso poderá ser feito através da empresa privada também. Se a passagem vai receber uma subvenção de 20, 30 ou 40%, isso deve ocorrer tanto no caso do passageiro ser transportado por uma empresa privada, quanto por uma empresa estatal. Nesse ponto a me parece fundamental. Nós temos visto a nossa economia ser dilapidada por providências sem a uma diretriz permanente. No mesmo momento em que se torna uma direção, inverte-se a sucessão dos administradores públicos ao sabor e ao conceito de cada um. Existem inclinações para um lado ou para outro que, inevitavelmente, refletem uma perda para a economia global do país. E nossa economia, carente de recursos, carente de poupanças, não comporta nenhum tipo de desperdício.

Então, parece-nos claro que a Constituinte deveria fixar a responsabilidade daquele administrador que, ao invés de esperar o transporte, seja de carga, seja de passageiro, por um caminho estatal, tenha que declarar, de uma maneira muito precisa e explícita, qual a subvenção que isso representa, e permitir à iniciativa privada oferecer uma alternativa para esse transporte. Evidentemente há casos em que a iniciativa privada pode não se interessar. Há casos em que pode se começar um transporte por intermédio da iniciativa, aliás, da economia estatal, como fomento, mais isso teria que ser fixado por um período limitado, após o qual esse transporte seria objeto de uma concorrência pública em que o Estado poderia determinar qual a sua participação como subvenção.

No caso das ferrovias, ou mesmo da navegação, onde já existe implantada essa modalidade estatal, essa transição, naturalmente, deveria receber um tempo, deveria ser gradativa.

Quanto à questão da via, no caso do transporte rodoviário, entendemos que a ampliação da nossa rede deve ser feita através de dotação dos órgãos legislativos, seja federal, estadual, ou municipal, e são investimentos que cabem aos Senhores como direcionar os impostos, os recursos do Poder Público para aprovar as alternativas que os órgãos técnicos apresentariam como possíveis de organizar o sistema de transportes. Mas a sua conservação, a conservação dessa via que existe, deveria ser uma atividade permanente, planejada a longo prazo, porque só assim, eu volto a dizer, nós deixaríamos de desperdiçar recursos, a improvisação nesse campo é um desastre econômico. Então, os impostos sobre os combustíveis, os impostos sobre a propriedade de veículos automotores, pedágios, todo tipo de taxa ou imposto, que se disse, seria suficiente para que a conservação se procedesse em alto nível. E bastaria isso. As autarquias, tanto o DNER quanto os departamentos de estrada de ferro, as autarquias estaduais, teriam a sua autonomia, digamos assim, um procedimento de uma empresa privada, naturalmente prestando conta de uma maneira bastante transparente, mas caberia às autarquias justificar e explicar ao Congresso, a razão das taxas que fossem necessárias para essa manutenção e seria medido o seu desempenho, nós teríamos um placar muito claro para medir esse desempenho. O quilômetro de rodovia, naturalmente teria sua ponderação pelo número de veículos pelo transporte que ele oferecesse, pela sua utiliza-

ção. Entre os vários estados, haveria naturalmente, uma competição muito grande, mostrando a eficiência e o custo de manutenção que fosse praticado em cada estado.

Gostaria de dizer que, naturalmente, esses órgãos, essas autarquias, dentro da sua liberdade, a sua liberdade de iniciativa, mas dentro de um plano previamente aprovado, dentro de um plano aprovado por um conselho, do qual teriam presenças os órgãos, as entidades usuárias do transporte, e mais do que presença, teriam poder de veto sobre esses planos, para que não houvessem distorções.

Nós hoje, falamos muito na descentralização da administração. Nós entendemos também que os municípios, os estados, deveriam ter mais participação nas receitas, nas taxas que fossem cobradas. Mas haveria necessidade de um plano de aplicação porque, sejamos sinceros, as prefeituras têm oscilações muito grande no nível da sua administração. O transporte é um compromisso nacional. Um segmento que fosse desastrosamente conduzido poderia causar danos não só àquele município, mas a toda a economia de um estado, a toda a economia de uma Nação. Então, é necessário ter muita cautela nessa descentralização. É necessário fixar regras simples mas infalíveis para que haja um controle e uma prestação de contas muito objetiva na aplicação dos recursos que seriam cobrados do combustível e dos veículos.

Entendo que a constituição, que deve ser, antes de tudo, um instrumento do grande zelo de toda a Nação, deverá ter uma grande virtude, e a maior virtude é aquela de ser absolutamente respeitada. Dentro desse pensamento, eu não gostaria de ampliar as minhas sugestões, porque uma Constituição que pecasse pela intromissão exagerada no detalhamento da vida nacional naturalmente, nos transportes, poderia correr risco de não ser levada rigorosa e restritamente a sério. Acredito serem esses dois princípios, que nós aqui defendemos, se colocados sentiríamos realmente muito retribuídos por qualquer participação que tivéssemos e causaríamos uma repercussão muito favorável a médio e longo prazos no equacionamento dos transportes nacionais. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição do Dr. Canabrava, e passamos ao próximo expositor, o representante da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres Dr. Orlando Coutinho.

O SR. ORLANDO COUTINHO: (Intervenção fora do microfone.) – Melhor seria que aqui trouxéssemos o pronunciamento da classe trabalhadora brasileira, pela parcela que representamos de trabalhadores em transportes terrestres, a respeito da competência específica desta Subcomissão deixando para o fórum apropriado a discussão das condições específicas de trabalho dos nossos representados. Daí, trazermos à reflexão dos membros desta Subcomissão, não um antes projeto acabado e perfeito para discussão e possível adoção, mas apenas alguns princípios que a classe trabalhadora considera fundamentais e que devam ser levados em consideração, neste momento difícil da vida nacional, em que uma Assembléia Nacional, eleita pelo povo, eleita com os votos desses trabalhadores, deve prover, espe-

ramos nós, a felicidade dos brasileiros do próximo século.

Os trabalhadores em transportes terrestres, em setembro do último ano, fizeram realizar um congresso nacional, em Belo Horizonte, um congresso extraordinário que contou com a presença de trabalhadores eleitos em assembleias dos sindicatos e não pura e simplesmente uma reunião das cúpulas sindicais, em que se pretendia discutir – sem a profundidade dos doutos, é certo, mas com a visão exclusiva do homem do povo – a Constituinte, a Constituição e os problemas específicos da classe trabalhadora. E sobre uma parcela dessa discussão que trazemos, então, o nosso curto depoimento esperando, com isso, oferecer uma contribuição à reflexão dos nossos representantes nesta Assembléia.

Consideraram os trabalhadores, naquela oportunidade, como tema prioritários de interesse do povo, como destinatário final dos serviços de transportes, colocar como prioritários os seguintes temas:

– entendem os trabalhadores em transportes terrestres que deve ter tratamento prioritário o transporte público urbano de passageiros, sobre o automóvel particular. Há necessidade de um esforço do Estado em direcionar sua atenção e os seus recursos para o transporte público urbano de passageiros;

– consideram também prioritário que o Estado se atenha ao financiamento público, ao invés de insistir em dogmas antiquados que, para execução de um serviço de interesse exclusivamente social e exclusivamente voltado para o povo, exijam o investimento de capitais privados;

– elegem também os trabalhadores, como prioridade, a atenção do Constituinte na elaboração de normas que permitam que se desenvolvam melhores serviços de transportes para o público, especialmente em termos de velocidade, comodidade e confiabilidade.

A política sobre a energia e o meio ambiente, a segurança das vias públicas e o desenvolvimento urbano, são razões que exigem que o transporte público de passageiros receba prioridade no âmbito do transporte urbano. O transporte público de passageiros de curta distância se vê ameaçado, a nível mundial e com reflexos já visíveis no Brasil, pela:

– privatização e desregulamentação;
– o abandono da responsabilidade pública (cancelamento de melhorias destinadas a proporcionar ao povo transporte rápido, cômodo, eficiente e barato).

A privatização significa um passo atrás, do ponto de vista social, para as pessoas que trabalham no transporte, e a deterioração dos serviços, para os passageiros. A abdicação das suas responsabilidades pelas autoridades públicas, fomenta a distorção das condições competitivas entre as empresas públicas e as privadas. O que é pior, debilita a função do transporte público em relação com o privado. Não obstante, o necessário seria apoiar o transporte público, pelos motivos indicados.

Isso pode ser verificado pelas destinações orçamentárias que a União, os estados e os municípios fazem, no sentido de se abrirem vias expressas vias rápidas para o escoamento do transporte privado, desviando recursos que, uma vez aplicados

no transporte público de passageiros, teria um retorno social muito mais benéfico.

Isto somente pode-se conseguir mediante uma segura política de financiamento. As tarifas dos transportes públicos devem ser atrativas em relação ao custo do transporte individual, a não ser que admitamos que o caos deve prevalecer no trato das questões urbanas das cidades brasileiras. As tarifas sociais devem ser financiadas pelos orçamentos públicos respectivos. Por exemplo, se oferece ao estudante, ao escolar, a possibilidade de uma tarifa reduzida, para que ele possa exercer o seu direito de acesso à educação, não vemos porque não se destinem ao financiamento desse transporte público de passageiros parte do orçamento destinado à educação. O mesmo se diga no que diz respeito às parcelas do orçamento a nível nacional, estadual e municipal, destinadas à assistência social, porque assim permitir-se-ia que esse benefício social, destinado a estudantes inválidos, idosos e grupos de baixa renda merecessem um tratamento global dentro da realidade orçamentária do País. E os custos restantes, para a manutenção e incremento desse transporte público, que para nós eles devem provir de fundos públicos. Esta é, em princípio, a responsabilidade das autoridades municipais e regionais, cabendo ao Governo Federal contribuir com investimentos em grande escala, no interesse de um desenvolvimento regional equilibrado. Isto também se aplica aos trechos urbanos que formam parte do sistema nacional de ferrovias.

Estamos conscientes de que as inversões no transporte público urbano são mais intensivas em mão-de-obra que a construção de vias públicas. Por isso, a manutenção e melhoria do transporte urbano terá conseqüências positivas para as políticas de emprego. O transporte público urbano é um importante fator para o pleno emprego.

Em conseqüência, os trabalhadores em transportes públicos urbanos de passageiros:

1 – Declaram que todos os cidadãos têm direito a normas aceitáveis e atrativas dos serviços de transporte público, mediante uma tarifa acessível para os fins de acesso ao trabalho e a atividades comerciais, educativas e sociais;

2 – Consideram que o objetivo primordial do transporte urbano é prestar um serviço público e que o custo de prestar esse serviço tem que avaliar-se em termos de benefícios globais para as comunidades urbanas, tendo em conta a contribuição que o transporte urbano aporta para a redução de acidentes e congestionamentos, economia de energia e a proteção do meio ambiente;

3 – Reclamam que as empresas de transporte urbano de passageiros devem ser propriedades públicas e reguladas pelas autoridades: federais, estaduais e municipais democraticamente eleitas;

4 – Reconhecem que as linhas rentáveis do sistema de transporte público urbano de passageiros ajudam a subvencionar aquelas que, não sendo economicamente rentáveis, são socialmente essenciais;

5 – Repudiam a idéia de que os ganhos ocorridos com as operações de transporte urbano passem para interesses privados enquanto as perdas corram a cargo do povo;

6 – Se opõe a que as autoridades públicas fujam de suas responsabilidades perante o povo, mediante a contratação de empresas privadas pa-

ra prestação dos serviços de transportes nas cidades;

7 – Declaram que, quando excepcionalmente se confie a operação a empresas privadas deverão ser estas fiscalizadas pelas autoridades, para assegurar que mantenham boas normas de serviço e não imponham aos seus empregados condições inferiores de salário e trabalho.

Eram essas, Sr. Presidente, Sr^s Constituintes, as ponderações que os trabalhadores em transportes terrestres, através da sua Confederação Nacional, tinham a colocar perante esta augusta Subcomissão da Questão Urbana e dos Transportes. Muito obrigado a V. Ex.^{as}.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição de V. S^a e passamos à Associação Nacional das Empresas de Transportes interestaduais e Internacionais de Passageiros, convidando os Dr^s Orozimbo de Almeida Rego e o Darci Rabello, para as suas exposições.

O SR. OROZIMBO DE ALMEIDA REGO: – Sr. Presidente, Sr^s Representantes do Povo, é um privilégio para a categoria que nós representamos, os Transportes Interestaduais e Internacionais de Passageiros, apresentar diretamente a esta Subcomissão sugestões visando a obter, na Carta Constitucional que se está a elaborar, idéias que possam obter sua inclusão na mesma, para a classe e a atividade que representam, tratamento que no interesse público assegure permanentemente o bom desempenho do serviço, cuja execução o Estado lhe comete.

Não há muito a acrescentar àquilo que foi dito, visando a aperfeiçoar, visando manter esse bom desempenho. Limitar-nos-emos apenas a acentuar três aspectos que julgamos de relevância capital; o problema da execução, pela iniciativa privada, dos serviços de transporte interestadual, seja de passageiros, seja de cargas, o problema capital da conservação das nossas estradas, da manutenção dos mesmos, como meios hábeis de rápida circulação da nossa produção e da nossa gente; e também a prevenção e a repressão – isto hoje são aspectos capitais – da investida do crime contra o transporte, em todas as estradas brasileiras, e, em alguns setores, com uma violência que não se pode conceber.

Quanto à execução do Serviço de Transporte Rodoviário, pela iniciativa privada, o problema tem que ser, ao nosso ver, praticamente entendido como, por certo, não deverá deixar de ser feito por homens de experiência, por homens de inteligência como são aqueles a quem nós estamos nos dirigindo no momento.

É possível, hoje, a qualquer um ir de Rio Branco, em Roraima, Chuí, no Sul, de Boa Vista à Roraima à Chuí no Sul de qualquer porto de mar até o Rio Branco, no Acre, via rodoviária, a qualquer hora, todos os dias. A iniciativa privada, o transporte rodoviário internacional substituiu, integralmente, o serviço ferroviário e o serviço de cabotagem pelo qual antes fazia-se a circulação de riquezas do País, e o desempenho dado pela iniciativa privada a essa incumbência aí está e é conhecido por todos, pode ser julgado por todos e a qualidade com que ele é prestado, sob os aspectos fundamentais de regularidade, de confiança e de segurança que deve ser o prisma maior, pelo qual se deve encarar o fato de estar confiado, todo esse transporte, à iniciativa privada. Estamos na

persuasão de que nos desempenhamos bem. Basta ir a qualquer rodoviária, basta ir a qualquer lugar da estrada e ver passar um ônibus do serviço interestadual, pelo seu porte, pelo seu aspecto, já se sabe que é um serviço responsável que está sendo adequadamente prestado. Sob esse prisma a opção é que deverá ser estabelecida. Continuamos como estamos e estamos bem, ou optaremos por outra solução? E para que esse serviço continue a ser prestado ao nível dos padrões que até hoje é dispensado, é necessário que ele tenha as garantias que desde a Constituição de 46 vêm sido dadas.

Em 46, por iniciativa de ilustre Congressista, de um homem de Estado, a quem nós devemos prestar sempre homenagem, na nossa memória, ao Deputado Bilac Pinto, quem inseriu a disposição do artigo 167, que garante ao executor de qualquer serviço público – seja federal, estadual, intermunicipal, de transporte, de energia – a renumeração, através de tarifas adequadas, tarifas que permitam a renumeração do que está investido, o trabalho que se faz de uma prestação de serviços e que, em contrapartida, em contraprestação exige a prestação do serviço adequado. Isto é fundamental e está inserido, na Lei Maior, esta obrigação que é uma permanente do Serviço Público, que é serviço adequado. Então, ao Sistema Interestadual de Transportes Coletivos cabe aos ilustres componentes desta Comissão que não percam da mente, ao apreciar e ao decidir a respeito de quem deverá ser aquele a quem se acometerá a execução do serviço, as credenciais de quem faz e de quem faz bem. Perdoe-me a falta de modéstia, que está incerta nesta afirmação.

Um outro ponto é a conservação de estradas. Isto, então, é fundamental e homens que conhecem o Brasil, como aqueles que foram eleitos para representar em cada setor, sabem muito bem do caráter essencial, do caráter fundamental que há na conservação e bom estado das vias de comunicação. Nossas riquezas dependem do seu bom estado para circular. Não se leva a produção do campo para a cidade, a não ser através da estrada, através do caminhão. Não se viaja de nenhum lugar para algum outro, a não ser pela rodovia e a nossa exportação pelos portos, o nosso comércio internacional está a depender também, para que seja, vamos dizer, bem desempenhado rapidamente cumprido, do bom estado das nossas estradas. Outro legislador, outro homem de valor pertencente ao nosso corpo legislativo, Constituinte Maurício Fruet, vinculou o imposto sobre combustíveis à construção e à conservação de estradas. E, se nós temos algo de ponderável, em matéria de trama rodoviária devemos fundamentalmente, ver a disposição de meios que foi facultada por essa lei. Há pouco tempo nos serviços de ônibus tinha-se notícia de que, em Goiás, no caminho para esta grande Capital, já se fazia o transporte pelos lados da estrada, pelos acostamentos, tal a decadência em que se encontravam as vias.

É preciso que isso não ocorra mais. Então, é perfeitamente lícito continuar reservando recursos para tanto. O Direito Constitucional, a nossa tradição constitucional permite a vinculação de recursos tributários a determinadas finalidades, quando de alto interesse social. Da renda dos municípios vincula-se parte à educação, e nada mais natural que a circulação de nossas riquezas,

aquilo que é vital para nós, ensejem-se caminhos, vias abertas, através da conservação do nosso de sistema rodoviário.

Um outro último ponto – eu peço perdão por abusar da paciência dos Srs. Constituintes – é a questão da criminalidade. Esta epidemia começou nas cidades, do Rio de Janeiro, de São Paulo, e com assaltos nas ruas, assaltos a ônibus, assaltos de a todo o tipo de passageiros nas regiões melhores, nos subúrbios e nas cidades. Nos círculos metropolitanos, nas cidades que acompanham as regiões metropolitanas, de tal sorte que o viajar de ônibus passou a ser risco. Não é mais um sistema de condução do trabalho para casa, ou vice-versa, é apenas um risco. No sistema interestadual, quer no que se refira a ônibus de transportes de pessoas, quer no que se refira a transportes de cargas a situação é insuportável. Um caminhão que enguiça, em qualquer lugar da estrada, sobretudo dentro das regiões metropolitanas, ele é descarregado em 5 minutos e nada fica. Parece que aquilo é destinado: se enguiça a carga é destinada à distribuição. Agora, destinos atendidos pelo transporte rodoviário, linhas, onde a prática é rotineira. A viagem do Rio de Janeiro e São Paulo para Foz do Iguaçu, a viagem entre Rio e São e Paulo se faz permanentemente com assaltos. E pode contar até o dia da semana, estabelecendo segundas, quartas, sextas ou terças, quintas e sábados, o assalto é uma constante. E não há, virtualmente, nada que se tenha feito, não obstante, a grita da nossa associação, a grita de todos os agredidos, a grita de todos os prejudicados que tenha conduzido à solução desse mal.

Propõe-se que isso seja confiado à Polícia Federal, pela dificuldade da ação da polícia local sobre todo o território, quando o crime se verifica em a toda a extensão do território e é tramado em toda a sua extensão. Então propõe-se que essa tarefa seja acometida à Polícia Federal, o crime contra os transportes nas estradas, e pode ser matéria constitucional, matéria de trato numa Constituição. E são esses os três pontos, sobre os quais a Associação desejaria que merecessem atenção e reflexão dos ilustrados integrantes desta Comissão. E na expectativa de que elas sejam adequadamente consideradas, espera-se o possível acolhimento daqueles a quem nós brasileiros confiamos a grave incumbência, a missão histórica de assegurar, por Carta Maior, a todos nós e a nosso País um destino melhor.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos ao Dr. Orozimbo de Almeida Rego, pela sua exposição, e passaríamos ao próximo expositor, do Sindicato de Engenheiros de São Paulo, o Dr. Frederico.

O SR. DARCI REBELLO: – Eu tenho um pedaço de tempo para falar, para completar sobre transportes urbanos, que V. Ex.^a omitiu.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É continuação da exposição do Dr. Almeida?

O SR. DARCI REBELLO: – É continuação, sob o ângulo de transportes urbanos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – De quanto tempo o Sr. precisa?

O SR. DARCI REBELLO: – De 5 ou 6 minutos no máximo.

(Assentimento do Sr. Presidente) – Sr. Presidente, Srs. Membros da Comissão, e demais pessoas presentes; são 30 milhões de passageiros por dia, é o que o Sistema de Transportes Urbanos, no País, transporta, em função de necessidades de trabalho, de educação, compras, lazer e saúde. Veja V. Ex.^a que, se esses 30 milhões de pessoas se dessem as mãos, elas abraçariam o diâmetro do mundo. Esses 30 milhões de pessoas são mais do que a população de muitos países, países avançados de todos os quadrantes do mundo. Isso, Sr. Presidente, faz com que o problema dos transportes urbanos tome uma dimensão especial nas preocupações da Constituinte. A nossa intenção, Sr. Presidente, neste espaço em que completamos o trabalho do nosso companheiro, era de trazer uma visão sistêmica e constitucional do problema dos transportes urbanos. Porque a Subcomissão, ao tratar setorialmente o problema ela não poderá esquecer o contexto, no qual ele se insere e dessas 8 Comissões da Constituinte, Sr. Presidente, os transportes urbanos têm interfaces pelo menos com 7 delas, a começar pelo problema institucional. O problema mais grave dos transportes urbanos do País, e quando eu digo urbanos, eu digo urbanos e metropolitanos, começa pelo conflito institucional derivado do fato urbanístico das regiões metropolitanas. Nós temos de começar a equacionar os transportes urbanos, através de uma revisão do conceito de autonomia municipal, nas regiões metropolitanas. É impossível, hoje, Srs. Constituintes, dar um tratamento correto a esses problemas admitindo, nas regiões metropolitanas, uma dupla jurisdição sobre transportes, que não exerce mais a função do peculiar interesse dos municípios componentes da região metropolitana. Nós até hoje entendemos os transportes urbanos, de potência, como uma consequência do território se ele se desenvolve dentro de um território de município o transporte é da competência de um município; em mais de um município, ele é intermunicipal com características urbanas. Mas na região metropolitana não são assim que as coisas se passam. Hoje, mesmo em transporte que territorialmente é municipal, na região metropolitana, ele exerce a função metropolitana. E se ele exerce função metropolitana, ele tem de passar para uma administração unificada da região metropolitana e não mais ficar sob a égide dos municípios. Isso toca, Sr. Presidente, com preconceitos jurídicos arraigados no País.

Quando se fala em realizar o conceito de autonomia municipal, para efeito de transporte, ou mesmo de saneamento básico, ou até de educação, isso toca na cabeça das pessoas que há muitos anos estão fixadas no problema de que a autonomia municipal está relacionada até com a manutenção do regime democrático no País.

Se nós quisermos dar um tratamento correto aos problemas dos transportes urbanos, nós temos que começar por admitir que, em região metropolitana e aglomerados urbanos, os transportes urbanos têm que ser administrados por uma única entidade pública e territorial: a entidade que responderá pela administração metropolitana. E isso, Sr. Presidente, é matéria da Subcomissão de Organização do Estado, onde se trata de municípios e regiões, mas tem uma interface poderosa com a questão urbana e de transporte da nossa Comissão.

O segundo ponto que é uma consequência do primeiro, na qual será preciso, portanto, que a Constituição avance. A Constituição atual instituiu a região metropolitana, de 1967 também. Mas instituiu meio envergonhado, porque ela ficou no meio do caminho; ela não criou um ente territorial, uma entidade com competência e com recurso para fazer uma administração metropolitana. Ficou no meio do caminho, apenas reconhecendo o fato urbanístico, já ocorrido em todo o mundo, por sinal, nas grandes capitais. Mas ficou no meio do caminho, não criou nada.

E, nós, se quisermos dar tratamento correto a esse tipo de problema, temos de criar um organismo metropolitano, para administrar os transportes públicos, saneamento básico, e etc.

E além de criá-lo, nós temos de criar os recursos necessários, porque é impossível andar de chapéu na mão, atrás dos recursos, quer do Estado, quer da União. E há, inclusive, propostas aqui, na Constituinte, na Comissão que trata do Sistema Tributário, no sentido de que 50 por cento do Imposto Único sobre Combustíveis, por exemplo, fiquem nos Municípios, onde ele é arrecadado.

Há outras propostas de partilhar o IPV com os Municípios, onde o veículo é licenciado, pois haveria necessidade, se quisesse fazer uma administração correta dos problemas urbanos e metropolitanos, que entidades metropolitanas tivessem recursos vinculados desses impostos sobre transportes, sobre combustíveis e até, a criação de novos impostos sobre aquelas atividades hoje isentas, que geram demanda de transportes e que não são tributadas, entre as quais, incluem-se a especulação imobiliária, a construção de grandes edifícios de garagens os loteamentos afastados dos centros urbanos e tantas outras.

Feito isso, Sr. Presidente, nós entendemos que, agora, este assunto típico desta Comissão, deve ser mantido o princípio do direito ao equilíbrio da equação econômica do pensador do serviço público.

Veja V. Ex.^a, quando eu ouvi o Sr. Ministro Orlando Coutinho falando em transformar as empresas de transportes em empresas públicas fiquei pensando, se todos os capitais privados, hoje, nos transportes públicos não estivessem na empresa de transporte estariam fazendo especulação com o dólar, estariam fazendo especulação imobiliária, estariam no mercado do ouro, estariam aonde esses capitais que hoje são capitais de agentes colaboradores com o Poder Público? Se nós transformarmos as empresas privadas de transportes em empresas públicas, nós vamos até criar os marajás do transporte. Por que não? Já temos marajás em todos os lugares da vida nacional, vamos criar os marajás da empresa pública de transporte, não?

Esse grau de eficiência, com tarifas políticas, que a empresa tem atingido, ela iria perdê-lo todo, no momento em que a empresa privada se transformasse em pública e passasse a sofrer os efeitos da descontinuidade administrativa, do empreguismo e de outras tantas mazelas que marcam as empresas públicas deste País. Acho até mais importante que se transformasse em empresa pública as padarias, que cuidam de coisa mais importante do que transporte, a respeito da alimentação.

E esse tema de privatização de empresa pública, Sr. Presidente, é um tema até muito interessante para reflexão, porque, de modo geral, ele

tem origens ideológicas bem marcadas. Quero dizer à Subcomissão que eu estive em Portugal e na Espanha logo depois da vitória da Revolução em Portugal, e vendo em diversas Prefeituras da Espanha, a vitória do PCOE; lá, via transformação de todas as empresas privadas em empresas públicas e meses depois o retorno à privatização. Porque, muito cedo, países que têm uma cultura política mais avançada, como no caso da Espanha e mesmo de Portugal, perceberam que trazer para o setor público, as empresas de transportes, seria um péssimo negócio para o Governo. Porque gerava distorções de tal ordem, gerava uma máquina administrativa tão extraordinária e tão cara que era muito melhor trazer as poupanças privadas para o transporte público, fiscalizá-las e estabelecer o regime de lucros compatíveis até praticando o subsídio mas sem trazer isso para e a órbita do Poder Público.

Sei que o tempo se está esgotando, Sr. Presidente, o tema é muito importante, mas eu queria dizer ainda que o fato de a Constituição atual e as anteriores assegurarem o direito ao equilíbrio da equação financeira, da equação econômica das empresas, através da tarifa, para muitos gerou um conflito com a renda da população. Nós somos um País pobre e, muitas vezes, para assegurar esse equilíbrio, cria-se um conflito entre a tarifa e o rendimento da população. Mas esse conflito, Sr. Presidente, Srs. Constituintes, não se resolve também pela propriedade pública das empresas de transportes. Esse conflito pode se resolver através de outros mecanismos. Um deles é o de subsídio e há um outro, também. Eu até estranhei que o Congresso de Trabalhadores, por exemplo, não tivesse estabelecido como prioridade máxima o direito ao transporte, porque nós achamos, Sr. Presidente, que o transporte é um custo de produção. De não deve ser custoso agravando a vida dos trabalhadores; ele deve ser um custo da produção. Porque se V. Ex.^a se lembrarem da história da indústria irão ver que, no começo, ao lado da fábrica, estava a casa do trabalhador; não havia custo de transporte. O trabalhador ia para a fábrica acordada pelo apito da fábrica. Depois, com a urbanização, a fábrica ficou longe do trabalhador e foi necessário o transporte. Mas em vez do custo do transporte ser absorvido pela indústria, pelo comércio, o custo do transporte foi transferido para os trabalhadores. E nós achamos, Sr. Presidente, que uma das maneiras de compor esse aparente conflito entre tarifas e salários é exatamente retornar ao começo ou seja, estabelecer, na Constituição, o direito ao transporte, em forma de co-participação, entre o trabalhador e a empresa para que ele trabalhe. O custo do transporte tem que voltar a ser um custo de produção, e esta é uma grande tese que, por incrível que pareça, partiu dos empresários do transporte, não partiu dos Congressos de Trabalhadores. Mas nós esperamos, Sr. Presidente, que, na Comissão da Ordem Social, que cuida dos Direitos dos Trabalhadores e Servidores Públicos, se avance em relação à instituição do vale-transporte que foi um semi-direito, algo que apenas se conquista através de convenções coletivas ou de negociações. O vale-transporte deve assumir a forma de direito ao transporte, em forma de co-participação do empregado e do empregador. E com isso, Sr. Presidente e Srs. Constituintes, a tarifa fica desvinculada do custo de transporte

para os trabalhadores. E esse é um segredo muito simples para transformar o transporte em acessível e barato para todos os trabalhadores brasileiros. Dirão muitos que isso não resolve a questão do transporte das pessoas que trabalham no segmento informal da economia, biscateiros, etc. Pois muito bem! Vamos pensar numa modalidade de acessibilidade aos transportes públicos para esse segmento da economia também. Mas a verdade é que, na Constituição, nós temos esses elementos básicos; a região metropolitana, o conflito de jurisdições e a necessidade de compô-lo, a urgência de uma administração metropolitana, os recursos para uma administração metropolitana, a permanência dos capitais privados nesse setor que é sobremaneira importante, e a criação de mecanismos que assegurem aos usuários essa extensão do direito de ir e vir que se protege por **habeas corpus**, e o direito ao transporte é uma extensão da liberdade pessoal das pessoas. Um bom sistema de transporte é um sistema que não freia as relações de trabalho, as relações que se derivam do processo educacional, de lazer, de saúde e de tudo isso.

O mau sistema de transporte é aquele que freia o desenvolvimento desse tipo de relação. E para que isso não ocorra, Sr. Presidente, o transporte das pessoas, dos usuários tem que passar a ser um custo de produção, partilhado com os próprios usuários. E essa, além de outras formas, é uma das maneiras com que a Constituinte pode contribuir para equacionar o problema dos transportes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição do Dr. Darci e passaremos de imediato ao Sindicato dos Engenheiros, com o Dr. Frederico. Gostaríamos de apelar aos expositores para que fossem bastante objetivos, dado o grande número de expositores, pois que temos 9 expositores ao todo, para fazerem as suas propostas. E uma parte muito importante da reunião da Subcomissão é o debate, onde os expositores são questionados. Com a palavra o Dr. Frederico Bussinger.

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Exm^o Senador Dirceu Carneiro, Presidente da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, Exm^o Sr. Relator José Ulisses de Oliveira, demais Constituintes:

Quis o destino que eu falasse depois do Dr. Darci, com quem temos discutido já há algum e, tempo e, desde logo, tenho a oportunidade de fazer algumas retificações históricas, o que farei a seguir.

Querida dizer que esse meu depoimento não é um depoimento improvisado; ele é baseado nos trabalhos que o Sindicato dos Engenheiros de São Paulo vem desenvolvendo desde 78 e, mais fortemente, a partir de 1979. Em setembro do e, ano passado fizemos um encontro específico para tratar da questão da Constituinte, em São Paulo e, em outubro, a Federação Nacional dos Engenheiros realizou aqui em Brasília, o 4^o ENSE – Encontro Nacional dos Sindicatos dos Engenheiros. Então o meu depoimento é, na verdade, um extrato das conclusões ali apresentadas, nas matérias que consideramos matérias constituintes. Querida também justificar a ausência da Dr^a Ceci Juruá, do Sindicato dos Economistas, do Rio, com quem temos trabalhado há algum tempo,

Sindicato que espousa a maior parte das teses que eu irei aqui apresentar, e que deveria estar presente, não estando apenas por causa da previsão e depois não confirmação da greve dos aeroviários.

Eu estive procurando me informar sobre a Subcomissão e o desenvolvimento de seus trabalhos, tentando obter alguns dados, e tive uma certa curiosidade pela falta de debates que tem havido, que tem imperado na Subcomissão. Eu acho que isso pode acabar onerando demais o trabalho do Relator, a seguir. Como as matérias que são aqui colocadas são muito polêmicas, eu espero que, pelo menos hoje, nós tenhamos a oportunidade de abrir um debate sobre essa questão, que parece essencial. Outra coisa que eu também pude constatar na Comissão é a alta densidade do **back-ground** dos seus integrantes no mercado imobiliário e na indústria da construção civil. Acho que se isso pode ser uma virtude para se tratar o assunto da questão urbana de um lado, do outro pode ser uma dificuldade, porque a indústria da construção civil e o mercado imobiliário tratam da questão, poderíamos dizer, por analogia da anatomia das cidades. E se uma coisa ocorreu e alterou profundamente as cidades, não é a sua anatomia, mas a sua fisiologia, que não tem sido abordada pelo menos nos depoimentos, nas audiências, pelo que ouvi do relato.

Espero que, na próxima semana, essa questão venha a ser tratada mais vezes. Digo isso, com muita tranqüilidade, porque o Sindicato tem teses bastante mais amplas e parece-me que esse tem sido um problema das várias Comissões e Subcomissões. Não adianta termos uma fragmentada política e ações localizadas. A oportunidade que se nos dá de termos uma Constituinte, de termos uma nova Constituição é para formarmos o arcabouço jurídico e digo, desde logo me penitencio, porque sou um mero engenheiro, então, não sou tão afeito às matérias. Mas há uma oportunidade de amalgamarmos, na Constituição, no arcabouço jurídico, as relações que essa sociedade hoje desenvolveu. A relação de classe que hoje existe aí, principalmente, num projeto para o futuro do Brasil. E muitas das propostas que têm sido colocadas, em várias Comissões são propostas fragmentadas, ações localizadas, em geral necessárias, mas não são em geral matérias constituintes. E o que pode acontecer são duas coisas: ou a Constituição não durará muito tempo, ou nós não conseguiremos usar esse arcabouço para solucionar o problema.

Acho que as elites do Brasil, as elites econômicas, sociais e políticas precisam ter um projeto para este País, pelo menos para virar o século. E uma dessas áreas, onde essas questões deverão ser colocadas são as questões urbanas. Porque a última Constituinte que tivemos, eleita, amplamente discutida, foi em 46, quando o País era justamente o oposto do que é hoje. As cidades tinham um peso muito menor do que têm hoje. Uma marca dessa Constituição é que o peso das cidades, na questão urbana deve ser muito mais gravado, entretanto, essa questão não tem sido colocada.

Se fala o Dr. Darci que o transporte tem a ver com 7 Subcomissões, fala bem. Mas se há uma com a qual ela tem essencialmente a ver é esta aqui. Aliás, até perguntei ao Presidente Senador Dirceu Carneiro por que colocar transporte, expli-

ciar transporte na questão urbana? Porquanto para nós está inerente, está embutido; não haveria como explicitar. Mas a explicitação fez com que se dedicasse um grande tempo à questão do transporte de carga e ao transporte de passageiros de longo curso. Não é que não seja importante, mas, efetivamente, essa não é uma questão que tenha maior afinidade com a questão urbana. De toda forma, se essa é a nossa oportunidade, é dentro dela que nós devemos tratar. Então, a nós nos parece que antes de sabermos o que é que deve ou não entrar na Constituição, no que toca ao transporte, nós precisamos entender como é a vida nas cidades, como passou a ser a vida dos cidadãos nas cidades, como é o atual processo produtivo e que papel desempenha o transporte. Sem isso, não adiantará discutir se são 5, 6 ou 7 por cento, o que quer que seja, sobre o que quer que seja, recolhido dessa ou daquela forma. Pode até estar correto, mas não tem lógica, não tem objetivo e é isso que nós precisamos a entender.

Falou bem o Dr. Darci que, antigamente, o trabalhador vivia ao lado da fábrica. Então ia à pé ou de bicicleta, ou em veículo próprio. Hoje, não é assim. Essa é uma das marcas, ou seja, o transporte – e quando nós falamos do transporte urbano, em geral, já estamos falando, pelo menos no caso brasileiro, do transporte público, porque ele já representa 2/3 que se viaja diariamente neste País e, nas regiões metropolitanas, em uma porcentagem ainda maior e já estamos, em geral, falando dele – é um bem, hoje, essencial. Ele já não é mais alguma coisa ocasional, alguma e coisa opcional. Ele é uma necessidade das cidades. E não é só do processo produtivo. Não adianta nós garantirmos na Constituição direito a tudo a que imaginarmos, ao trabalho, o direito de ir e vir, principalmente o direito de ir e vir sem transporte o que é letra morta na Constituição. O direito ao lazer, enfim, todos os direitos que gravarmos na Constituição, se não tivermos nas cidades um sistema de transporte, e eu insisto, essencialmente transporte público, serão letras mortas. E também não adianta existir um sistema de transporte. Nós precisamos qualificar. Para uma pessoa que gasta 3, 4, 5, 6 horas dentro de uma condução – e não vou nem falar do desconforto, tomando chuva, sendo empurrado, freio, desarrumação, tudo isso que se sabe, e não estou culpando os empresários nem os motoristas, mas essa é a realidade do transporte urbano brasileiro – essa pessoa, de cara, já não tem 24 horas no dia, isso nós precisamos ter claro, já é um cidadão que tem menos tempo. E essas horas que o transporte toma da vida das pessoas, não toma indiferentemente. Essas horas são tomadas justamente do tempo que a pessoa dedica a si própria como pessoa. Enquanto trabalhador, ele trabalha 8, 10, 12, 14 horas, isso é sagrado. Então, o transporte tira dele o tempo que ele dedica à família, à Igreja, ao sindicato, ao partido político, à associação de bairro que são justamente as atividades que o justificam e o realizam como pessoa, como cidadão. Então, o transporte urbano é no Brasil, hoje, um meio, um instrumento de desumanização das pessoas. É isso que acho que precisamos entender. As nossas propostas precisam levar isso em consideração e como ponto de partida, sem o que os 3, 4, 5% não significarão nada, ou seja, a humanização da vida na cidade, o que é um

fato novo do Brasil 87, precisamos ter no transporte uma base que o garanta como tal. Os tempos de deslocamentos precisam ser reduzidos. As pessoas precisam andar mais confortavelmente. E não é só uma coisa da pessoa, esses humanistas poetas, como muitos dizem. O próprio processo produtivo é afetado. Um estudo num país europeu em que tive contato recentemente, diz que um trabalhador que gasta mais que uma hora transportado a uma densidade acima de 6 passageiros por metro quadrado, a sua primeira hora tem 50% de produtividade e a segunda tem 25% de produtividade a menos, afora os riscos. E esse País não tem muitas estatísticas, sobre a influência que seguramente tem sobre acidentes do trabalho e tudo mais.

Na verdade, o transporte tem afetado a vida das pessoas e tem onerado o processo produtivo. Nem tudo são adversidades. Nós precisamos tratar. Tem algumas Malvinas aí que podem ser os adversários comuns. Acho que não há como tratar apenas do sistema de transporte. Desde logo, eu queria dizer que a solução dos problemas de transportes não está apenas dentro do sistema de transporte. Se continuarmos construindo casas e conjuntos habitacionais a 30, 40 km do centro, e o sujeito tem que diariamente viajar, o que seria na Europa quase uma viagem internacional, não há sistema de transporte que atenda isso, com o consumo de energia, os gastos, o tempo. A racionalidade da organização da cidade tem muito a ver com transporte desde logo. Mas o sistema de transporte precisa ser adequado a essa nova organização, a essa nova fisiologia da cidade.

O transporte brasileiro, todos nós sabemos e acho que não haverá um, quer seja usuário, trabalhador do setor, empresário, técnico de órgão público que vai discordar – não atende a essa finalidade. Acho que é contra isso ou é para reverter esse quadro que as políticas públicas devem se voltar. Quando digo políticas públicas, não significam apenas implementadas pelo governo. Isso nós precisamos, desde logo, ser claros. Nós precisamos ter um arcabouço jurídico adequado a esse novo entendimento do papel do transporte nas cidades. Existe uma série de questões que nós julgamos matéria de lei ordinária, portanto, não vamos trazer aqui uma série de questões que consideramos política pública, e que também não traremos aqui. O que nos trazemos são 4 questões que nos parecem relevantes para constarem da Constituição. A primeira delas é a caracterização e dos transportes públicos, como serviço público e essencial, no limite, um direito. A retificação que eu queria fazer é o seguinte; essa tese nasceu de um trabalho dos Sindicatos dos Engenheiros de São Paulo, em 1979, e ele teve no Congresso do 1º Conclat, na Praia Grande, em 1981, que faz parte das conclusões. Essa é a origem dessa tese retificando um pouco da história. Acho isso essencial, porque tem-se tratado o transporte urbano como uma atividade econômica e como tal entra no 170, 167 artigo da atual Constituição, o que nos parece inadequado.

Não resta dúvida que, nesta Constituição, o setor privado será o grande motor da economia. Isso é evidente, mas o que nós também precisamos ter claros é que o setor público não pode estar presente na economia ou na prestação de serviços de uma forma envergonhada, de uma

forma excludente, como propõe o artigo 170, ou vi seja, aonde a iniciativa privada não se interessa. Isso não é adequado. Não sei se foi o Dr. Camilo Cola quem havia aqui colocado, inicialmente, que deve estar explicitado aonde o Estado participa, o nós concordamos com essa tese. Um dos setores que deve ser responsabilidade dos Estados é o transporte urbano. Se isso não era uma realidade, em 46, onde o transporte sequer aparece, uns tentam deduzir do artigo 8º que ele é um e serviço de utilidade pública. Eu não consigo ver isso muito bem, acho que ele agora muda: ele tem que ser um serviço público essencial, no limite um direito. Como tal é responsabilidade do Governo provê-lo, planejá-lo. Isso é essencial. Ele tem que prover e controlar a qualidade dele. Isso não significa, obrigatoriamente, que o Governo opere que o setor estatal opere. A nossa tese é, efetivamente, de ter o transporte inclusive operado pelo Estado. Aliás o exemplo da Espanha e de Portugal não só não são complexos como me parece a grande exceção da Europa e do mundo. Aliás, nos Estados Unidos, que é o centro do capitalismo, o transporte público é essencialmente estatal. Se nós pensarmos na França, na Alemanha, no Canadá, na Suécia, na Áustria, no Japão, isso para falar nos países capitalistas. Aliás, não é neles que nós guiamos para várias outras coisas? Vamos nos guiar também para isso: transporte essencialmente estatal. Exemplos: tipo Portugal e Espanha que em alguns setores são realmente grandes exceções no mundo. Os países de capitalismo avançado são países onde o transporte público é estatal. Ele não é estatal na América Latina na África que aliás não deve ser a nossa bandeira, o horizonte que estamos olhando nossa Constituição.

Também temos consciência de que essa não é uma questão de curto prazo. Nesse momento o importante é o Governo, o Estado assumir a responsabilidade pelo planejamento, pelo provimento, pelo controle e fiscalização quer ele opere diretamente, em alguns casos que entendemos deva operar quer o contrate. E a palavra contrate aqui, não é a palavra válida, ou seja, quando a iniciativa privada estiver no setor entendemos que ela estará por bom tempo, ela deve ser contratada. Formas de – permissão, concessão – nos parecem inadequadas. E um contrato tanto quanto seria um contrato que uma empresa privada faz com uma indústria. Somos também realistas entendendo que quando o empresário privado está no setor, essa atividade precisa ser lucrativa. Isso é da racionalidade do capitalismo porque senão o que irá acontecer se ele não tiver a remuneração que já foi dito ele irá tirar o seu capital, especular no dólar e em qualquer outra coisa mais que estiver aí colocado e irá descapitalizar o setor. O empresário privado que estiver operando no setor contratado pelo Estado, ele terá que ter a sua remuneração adequada.

Um terceiro ponto que nós precisamos explicitar e aqui é tratado conjuntamente é o seguinte: Os custos dos transportes são problemas de toda sociedade, usuária ou não. O que significa isso? No Brasil, e isso é uma coisa perversa, quem paga pelo transporte – não vamos falar da questão aonde é subsidiado das empresas públicas, mas do transporte privado – quem paga a integralidade da tarifa é o usuário. Em São Paulo inventou-se agora duas novas taxas que a nosso

ver são até inconstitucionais na velha Constituição, ou na legislação. Tem uma taxa de administração do sistema, de gerenciamento que nos parece absurda, aliás, uma incoerência, porque se o trânsito é administrado com recursos do orçamento, por que o transporte público vai ser administrado com o dinheiro do próprio usuário que essencialmente o mais pobre, que é o trabalhador? Isso é um absurdo, a nosso ver. O segundo é que se introduziu uma taxa para capitalização das empresas. Aí, realmente, não se entende, porque, se o capital das empresas é formado a partir do contribuinte é o usuário quem é proprietário. Não há como ele pagar, ele ter que remunerar, via custo operacional porque, na tarifa, está incluso, o capital que ele ajudou a formar. Isso é uma incoerência brutal.

Deixando de lado essas coisas, porque imagino que irão cair, como até mesmo o custo operacional dos transportes não deverá ser arcado apenas pelo usuário, como acontece no Brasil. Por quê? Porque o beneficiário, esse deve ser o critério de fixação das tarifas não é apenas, ou até mesmo essencialmente, o usuário do próprio transporte público, do transporte coletivo. Dele também se beneficia o usuário do transporte individual ou seja quando eu tenho um ótimo sistema de transporte público, o sistema de transporte individual se beneficia dele.

Outro setor que é altamente beneficiado por um bom sistema de transporte público é o próprio processo produtivo, como, aliás, colocou muito bem o Dr. Darci. Não vemos como o transporte individual e o processo produtivo, como um todo, não devam financiar ou custear os transportes. Daí por que o artigo 167, quando fala que a tarifa tem que cobrir a justa remuneração nos parece que e qualitativamente inadequada, ou seja o empresário quando no seu setor precisa ter essa justa remuneração, isso não deve vir obrigatoriamente e exclusivamente da tarifa. A nossa proposta é de que custos e remuneração devam estar separados; é uma novidade que nós devemos introduzir aceitando a realidade presente. Aliás, não é uma novidade tão grande, essa é a realidade da maior parte dos países do mundo. Possivelmente, durante os debates, se houver curiosidade, eu tenho aqui cerca de 40 países explicando como financiar o custo operacional dos transportes. Normalmente é 1/3, 1/4 que o usuário financia; só no Brasil é que o usuário pobre tem que financiar 100% do transporte, e agora 150, 160%, o que é uma grande incoerência. Nos Estados Unidos, normalmente, o financiamento do transporte público vem das taxas sobre pedágio, operações de pontes, ou seja, coisas que agravam o transporte individual. Na França, Canadá, Alemanha, e em alguns países é gravado o processo produtivo. Na França, as cidades que têm sistemas – tenho muitos detalhes que depois poderei dá-los – planejados. Elas incidem 2% sobre a folha de pagamento das empresas acima de 10 usuários para se formar um fundo, o **Investment Transport**, Investimento dos Transportes. E existe outras formas em outros países. Na Áustria, por exemplo, os outros serviços tipo gás, luz, revertem parte do dinheiro para o transporte. Existem formas, as mais variadas, que eu não queria detalhar, trazer, para o setor de transporte público, como os recursos.

Acho que esse é o salto de qualidade que essa Constituição deve dar. Não adianta digladiarmos governo, empregados, usuários, empresários dentro do setor de transporte. O salto de qualidade que precisamos dar é lançar luz, lançar as nossas vistas para aquilo que o transporte beneficia e que, por conseguinte, tem que financiar o transporte. Um dos graves problemas que o transporte tem, fora a falta de recursos, é a inconstância dos recursos, o que não permite um planejamento de longo e médio prazo e que por conseguinte não garante racionalidade nos investimentos. A única forma de garantirmos a racionalidade dos investimentos nos transportes é termos fontes constantes de recursos. E a nossa proposta é criarmos um fundo nacional ou local, incidindo 1% sobre o faturamento das empresas, e também gravando o transporte individual de forma mais variada. Os vários impostos que hoje tem podem reverter uma parte e por isso as propostas que foram aqui colocadas em lei ordinária seriam adequadas. Mas essencialmente as empresas empregadoras deveriam incidir 1% sobre o seu faturamento para gerar um fundo de transporte. Esses recursos, para termos uma ordem de grandeza dá cerca de 1 bilhão de dólares por ano, o suficiente para renovarmos anualmente 4 frotas da região metropolitana de São Paulo, ou construirmos uma linha de metrô por ano, o que é muito dinheiro. E esse dinheiro precisa ser trazido para o setor de transporte.

Por fim, o último tópico que temos colocado, dado o tempo não me prolongarei, seria sobre o Transporte Público que e uma questão local e isso irá na linha da descentralização administrativa, ele está aí colocado, mas como vários falaram, pelo encerramento de tempo, não insistirei. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a colocação do Dr. Frederico e passamos à palavra para a Associação Nacional dos Transportes Públicos, representado pelo Dr. Rogério Belda e Dr. Willian Roberto Pereira.

O SR. ROGÉRIO BELDA: – Sr. Presidente, Sr. Relator serei muito breve uma vez que os pontos principais, me parece apresentados pelos que me antecederam. Gostaria somente de assinalar três aspectos: um, a respeito da conceituação do que vem a ser atividade econômica e quando ela é exercida pelo Estado. A atividade econômica se caracteriza por ser regulada pelas leis do mercado e a economia também nos ensina que, quando um serviço é de consumo coletivo, portanto indivisível e o consumo de uma pessoa não diminui o consumo de outras; quando uma atividade de produção de um serviço implica em economias externas especialmente economias territoriais, portanto, beneficiando diversos setores diferentes, essa atividade de produção de um serviço tem is características muito especiais.

O que estou falando não é novidade, porque esse tema já foi discutido em 37, em 46 e certamente será discutido agora também em 87, de que atividades desse tipo geram privilégios que faz com que o Governo necessariamente avoque a si, a responsabilidade dessas atividades. Portanto, não é propriamente uma atividade econômica ir, no senso que é concebido, mas é uma atividade de Governo e o transporte se reveste dessas características, Além das razões sociais, estratégicas

ja apresentadas até pela sua natureza econômica o transporte nas cidades, especialmente o transporte urbano é responsabilidade do Governo, é responsabilidade do Estado tal como foi apresentado por expositores que me antecederam.

Um outro aspecto que também já foi levantado é o do Governo, no caso do transporte coletivo em meio urbano e metropolitano, exercer essa sua responsabilidade diretamente ou mediante contrato. De certa forma isso é uma figura nova, porque até então as formas com que o Governo delegava às atividades do transporte urbano, ao setor privado eram a concessão, a permissão ou a sua autorização. Começam a aparecer em nossas cidades a forma de contrato, em que o Governo contrata uma empresa para operar aquilo que é responsabilidade dele.

O terceiro aspecto, eu gostaria de assinalar também como novidade é esse conceito de outros beneficiários do transporte. A medida que uma empresa de transporte coletivo fornece um serviço e permite que as pessoas se desloquem no meio urbano, à medida que as modalidades de transporte urbano e metropolitano são a garantia de circulação nas cidades e até, de certa maneira, a garantia do direito ao trabalho, elas estão beneficiando o passageiro que usa o transporte, mas estão beneficiando diversos outros setores por garantir o funcionamento da vida urbana o funcionamento de outros setores da sociedade, e a isso está sendo chamado de demais beneficiados da existência dos transportes. Esses também têm obrigação de pagar, de contribuir na cobertura dos custos de operação dos transportes. Estou repetindo o que já foi dito: o custo do funcionamento do transporte coletivo não pode ser cobrado somente do passageiro; ele deve ser cobrado também de outros beneficiários. Por isso, a nova Carta deve permitir esta possibilidade de cobrança de outros beneficiários para que os sistemas de transportes coletivos urbanos tenham alguma organização e uma administração mais eficiente e mais justa do que é feito atualmente.

Estas são as observações iniciais que, nós da Associação Nacional de Transportes Públicos – não sendo uma entidade classista, mas uma entidade de estudos do transporte urbano – desejaríamos fazer, e em seguida o Dr. William Pereira irá comentar aspectos mais diretamente ligados à natureza constitucional de uma maneira mais prática e mais específica.

Muito obrigado.

O SR. WILLIAM PEREIRA: – A Associação Nacional de Transportes Públicos congrega entidades privadas públicas, operadores, órgãos de Governo associações de classe empresas de consultoria, institutos de pesquisa, fabricantes, etc.

Este documento, Srs. Congressistas, procura sintetizar em duas partes a conceituação, a abordagem, o respaldo teórico e prático das nossas proposições. Entretanto, para ser objetivo, já que foi discutido a nível ideológico uma série de proposições, hoje, vamos tratar a nível dos pontos específicos, em cima de atual Constituição, para facilitar o entendimento das nossas sugestões. A descentralização administrativa que se propõe à nova abordagem de remuneração que está colo-

cada em termos de beneficiários indiretos, a nossa proposta em síntese é a seguinte:

"A nova Constituinte deve contemplar, especificamente, além de tráfego e trânsito, como está vigindo atualmente na Constituição, no seu art. 8º, deverá explicitar o transporte nas vias terrestre, aquáticas e aéreas, bem com o regime de portos e aeroportos, para apropriar condições de se preparar um Código Nacional de Transportes Urbanos, hoje dificultado pela legislação que não tem condições, através da atual Constituição, de seguir este enfoque", aliás, apresentada a mesma abordagem pela CNTT, anteriormente.

Quanto à competência, acreditamos que se deve explicitar no mesmo art. 8º, sempre remetendo-nos à atual Constituição,

"deve-se prever a exploração do serviço público como responsabilidade dos Estados e Municípios", assim, no seu item XV, art. 8º e também no art. 5º, item II, letra b, esta exploração;

"podendo ser transferida à iniciativa privada sob autorização, concessão ou contrato," mas sempre de responsabilidade direta da área pública.

Ao nível do art. 18, onde está prevista a contribuição e melhoria para as obras públicas, consideramos que esse enfoque deva ser bastante ampliado para investimentos públicos, uma vez que grande parte dos investimentos que estão sendo feitos no País em melhorias operacionais permitem valorização de posse, que não estão sendo transferidos em retorno para a comunidade.

Consideramos, portanto, que a ampliação do conceito de obra para investimento permitirá uma ampliação e um benefício maior para nossa comunidade.

Consideramos a necessidade de uma revisão no sistema tributário que está previsto, inclusive, no art. 21, mas é pertinente a outra Subcomissão.

Ao nível do art. 164, região metropolitana parece-nos extremamente ilimitado esse enfoque e consideramos que deveria ser incluído também as conturbações os aglomerados urbanos. Consideramos que esse aglomerado urbano e as regiões metropolitanas deverão ser submetidos a um estatuto próprio, onde deverão estar definidos, entre outros, os serviços "considerados de interesse metropolitano" ou da conturbação urbana fora das regiões metropolitanas, com

"órgãos de administração desses serviços, bem como a distribuição de competências".

Entre os vários níveis de governo, União, Estado e Município, sem criar-se um quarto nível de governo, a criação desse aglomerado urbano ou região metropolitana é que, claramente, deverá ser argumentado em lei complementar para que seja também prevista a aprovação por **referendum** popular, para maior respaldo dessas regiões metropolitanas. Essa mistura de áreas urbanas e metropolitanas está criando vários problemas no setor de transportes e essa Subcomissão, que trata do urbano e de transporte é bastante adequada para esta discussão.

Consideramos necessária a modificação do art. 167 onde, hoje, se prevê a remuneração que o sistema de operação deve ser modificado, inclu-

sive no atual inciso II. para prever – não a forma que se está tratando hoje – a remuneração de capital ou expansão de frota mas, sim, passar a adotar uma abordagem de justa remuneração do capital e garantido o equilíbrio econômico e financeiro, mas em regime de comprovada eficiência empresarial e, principalmente, de eficácia ao atendimento do interesse público, que não tem sido considerado na parte da concessão ou da operação sob forma de permissão ou autorização.

Consideramos que deverá se incluir um quarto inciso também nesse artigo 167, que

"a remuneração dos serviços prestados poderá ser feita tanto diretamente pelos usuários dos serviços prestados quanto pelos seus beneficiários indiretos";

àqueles que têm o uso do transporte o qual tendo chegado à mão-de-obra, entretanto, não pagam aquela mão-de-obra. Consideramos que aí deverá ser explicitado.

Consideramos que é realmente necessário desvincular a remuneração do serviço público apenas da tarifa; consideramos que outras fontes devam vir para cobrir esse aspecto.

Consideramos, também, embora não seja pertinente à Constituição, mas aí é seqüência a ela a necessidade de um reordenamento no processo de leis complementares que vinculam diretamente ao setor de transportes, como é o caso da CLT que tem gerado problemas a nível da mão-de-obra de trabalhadores de transportes, porque prevê indiretamente as duas pegadas, o turno único e assim por diante.

Consideramos imprescindível que se tenha uma lei orgânica ou um Código Nacional de Transportes Urbanos, fato de maior importância, para definir claramente esses aspectos e, finalmente, achamos que deve ser feita uma verificação no Código Nacional de Trânsito, assuntos posteriores, nós sabemos, à Constituição, mas que devam ser considerados desde já.

Sr. Presidente e Srs. Constituintes, a nossa proposta é no sentido de respaldar, comparando com os artigos atuais, para facilitar a análise, mas que também no nosso documento procuramos apresentar a conceituação teórica para esses enfoques, fruto da experiência de órgãos, entidades operadoras da quase totalidade das cidades brasileiras, de todas as regiões metropolitanas, de todas as empresas de metrô, ferrovias do País, da maior parte das empresas privadas e de grande parte das fornecedoras, consultoras e firmas de engenharia.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição feita pelo Dr. William e passamos a convidar o Sindicato dos Transportadores Autônomos e Rodoviários de Bens do ABC, que foi uma solicitação da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres a sua presença aqui.

O SR. ROBERTO FRANCISCO: – Sr. Presidente da Subcomissão de Transportes, Dr. Camilo Cola, Presidente da Confederação Nacional de Transportes Terrestres, Srs. Constituintes, para nós caminhoneiros – estamos até tremendo – é uma oportunidade única e de grande valor participar, pela primeira vez na História do País, de uma Constituinte. Não trouxemos grandes sugestões e nem pequenas também. Trouxemos a nos-

sa presença, e os companheiros que estão aí conosco que deixaram seus caminhões no estacionamento, quando souberam da nossa participação aqui vieram prestigiar – com a participação deles também – a nível nacional nesse fato inédito, que é o caminhoneiro participando de uma Constituinte. Observamos os companheiros que nos precederam com as suas manifestações, a Confederação com a sua sugestão, que traz em seu bojo grande parte que beneficia realmente o caminhoneiro e falaremos de improviso, em cima de uma pesquisa de 30 anos, no volante de um caminhão.

Observamos que durante a manifestação em alguns trechos na própria Confederação nós ouvimos, representando federações, representando sindicatos, e numa das alocações 500 mil taxistas e carreteiros, então achamos a necessidade de mostrar aos Srs. Constituintes o paralelo, a diferença entre taxistas e carreteiros. Existe, realmente, uma grande diferença. Nós, caminhoneiros, transportamos cargas: taxistas transportam passageiros. Temos que colocar, para que os Srs. Constituintes que irão fazer a Carta Magna da Nação, tenham conhecimento de que esta categoria existe, de que esta categoria que viveu no anonimato, embora a maioria dos caminhoneiros conheça vinte e três Estados rodando dentro do Brasil; conheça a necessidade de cada um dos Estados, conheça a necessidade – não só no transporte, mas também em outras áreas – em que o povo brasileiro está vivendo, neste momento, e é para oferecer a nossa contribuição, se ela servir, a esta Constituinte, nós viemos, hoje, aqui, convidados que fomos pela Confederação, embora o nosso Sindicato seja o primeiro Sindicato de Transportadores Autônomos Rodoviários de Bens criado no País. Foi no ano passado, o sindicato novo, que começou agora, começou com caminhoneiros que somos nós, embora não pertençamos a nenhuma Federação, embora não tenhamos vínculo com nenhuma dessas federações – temos nosso ponto de vista ideológico sobre elas e não vamos expô-lo aqui, pois não é necessário provocar retaliações sobre o que e como deve ser feito – mas expor apenas a nossa contribuição, a nossa opinião, mostrando aos Srs. Constituintes, aos companheiros que aqui estão, que o caminhoneiro, o transportador autônomo rodoviário de carga existe e está aí trabalhando. É esse que V. Ex.^{as} muitas vezes encontram pelas estradas, atrapalhando até o seu tráfego, o seu veículo, no seu carro de passeio, mas é o homem que desbrava este País; é o homem, o pioneiro que leva a todos os cantos desta Nação a sua contribuição, e na maioria das vezes é mal pago para isso, na maioria das vezes, não tem o reconhecimento necessário por aquilo que ele faz, por parte do Governo, por parte às vezes até de maus empresários que existem, por parte de toda a sorte que ele encontra, mas ele continua firme no volante do seu caminhão trabalhando, levando a mercadoria, entregando a sua carga no destino, sem uma garantia por mínima que ela seja. E é isso que nós estamos, hoje, aqui, expondo aos Srs. Constituintes, para que observem quando forem fazer a Constituição. Não vamos apresentar sugestão nenhuma por escrito, mas usem a sua consciência, lembrem-se do que nós estamos falando e ponham no cantinho da Constituição, ponham lá um parágrafo que ampare, dê condições

ao caminhoneiro autônomo, para que ele possa, realmente, continuar trabalhando pelo engrandecimento deste País; para ele continuar trabalhando para dar força, força viva, nesta Nação, ao trabalhador, ao transporte. É isto que nós queremos, Srs. Constituintes, queremos a participação. Não vamos apresentar nenhuma sugestão, porque realmente não temos, não tivemos tempo hábil e nem condições nós temos para isso, mas todas as sugestões apresentadas pela Confederação levam o nosso aval, levam no seu bojo tudo que tem serventia para nós. Então, examinem quando forem fazer a Constituinte, examinem quando forem trabalhar em cima do que está resultando disto daqui; examinem para que o trabalhador, o caminhoneiro, tenha o seu lugar também junto com o empresário. É necessário que se restabeleça uma forma de condição. O caminhoneiro foi visto durante muito tempo, de uma forma até negativa, por parte até mesmo de empresários, por parte do Governo, órgãos do governo, por parte da polícia, mas é necessário que o caminhoneiro seja visto de igual para igual, junto ao empresário e isto lhe seja garantido na Constituição. Porque nós, na realidade, caminhoneiros que somos, somos o microempresário, nós temos o nosso caminhão, o nosso patrimônio aplicado e vivemos num regime capitalista, cujo patrimônio aplicado tem que render alguma coisa e que para nós até hoje, não rendeu nada. É preciso que nós tenhamos o retorno desse capital.

O trabalhador assalariado emprega o seu trabalho e tem o seu retorno através de gatilhos, através de reajustes, tem todo o amparo por uma CLT e nós, trabalhadores autônomos, não temos nada que nos ampare. Tivemos, muitas vezes, entreveros para ser solucionados. Procuramos vários órgãos do Governo e nunca encontramos solução. O caminhoneiro procurou muitas vezes e por ocasião de movimentos – e ninguém gosta de movimento paredista, porque isso faz parar o nosso capital, que não irá nos render nada. Não é interessante para nós pararmos nossos caminhões, mas não é interessante para nós também trabalharmos de graça, sem segurança nenhuma.

Procuramos, muitas vezes, órgãos do Governo, para que nos dessem uma orientação, um amparo e não os encontramos, nunca, em lugar nenhum. Por ocasião de um movimento, nós procuramos o Ministério do Trabalho e recebemos a resposta de que no Ministério do Trabalho não tinha a solução para nós; procuramos o Ministério dos Transportes e não era a solução para nós; procuramos o Ministério da Fazenda e ele não era a solução para nós; procuramos o Ministério do Planejamento e não era a solução para nós; procuramos o Ministério da Justiça e não era a solução para nós, e acabamos fazendo uma reunião numa Delegacia de Polícia Federal. Fomos lá conversar para resolver o nosso problema. Então é isto que pedimos aos Srs. Constituintes que, na nova Constituição haja a definição de quem é quem. haja a definição de onde e como o caminhoneiro autônomo deve procurar os seus direitos para os ter resguardados, como os capitalistas também procuram resguardar os seus direitos e nós, em proporção menor, pertencemos à mesma coisa.

É isso, Srs. Constituintes, é isso, companheiros, que nós trazemos: há necessidade de que se reco-

nheça que existe uma força viva de trabalho neste País que, em colaboração com os empresários, com grandes empresários, com colaboração com o Governo, colaboração com todos, também dá a sua parcela para o engrandecimento do País. É necessário que haja uma retribuição para esse caminhoneiro que está trabalhando para isso. É necessário o seu reconhecimento, é necessário que o caminhoneiro seja tratado como realmente ele deve ser tratado. É por isso que nós viemos aqui. Os companheiros que aí estão, muitos deles deixaram o seu caminhão, como eu disse, e estão aqui; outros vieram conosco de São Bernardo, do Sindicato, para participar, porque queremos ver incluído na Constituição alguma coisa que nos dê condições, alguma coisa que garanta para nós a mesma garantia que os senhores empresários estão procurando. É isso que nós queremos.

Precisamos, volto a salientar, o reconhecimento da categoria, o reconhecimento do caminhoneiro transportador autônomo, para que ele deixe de ser um elemento de massa de manobra, na mão de pessoas inescrupulosas que aproveitam, inclusive dessa classe trabalhadora, para se projetar às vezes até politicamente. Nós queremos a nossa participação e a nossa participação é essa, que os Srs. Constituintes ao elaborarem a Carta Magna não se esqueçam, nas entrelinhas, tratando-se de transporte, deixem uma vaga para o caminhoneiro. É isso que nós tínhamos a dizer aos Srs. Constituintes. Muito obrigado. Foi o menor tempo que usamos para dar a nossa mensagem, mas era o que queríamos dizer. Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição do Sr. Roberto Augusto Francisco e passamos a palavra ao Sr. Paulo Guaraciaba.

O SR. PAULO GUARACIABA: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, companheiros de Associações, de Confederações:

Gostaria, em benefício do bom andamento dos trabalhos, tendo em vista o adiantado da hora, e acredito que os debates enriquecerão e dar-nos-ão muito mais contribuição, tendo em vista também que aqueles que o antecederam com muito brilhantismo, como o Dr. William, Dr. Frederico, Dr. Darcy e todos os outros, já esgotaram, praticamente, um quadro referencial sobre transporte urbano no Brasil. De forma que, me permito deixar apenas algumas proposições, eliminando todas as considerações preliminares e dizer que Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Distrito Federal, entende que, embora a Constituição Federal não deva regulamentar todos os assuntos de transporte, existem postulados básicos que devem ficar explicitados nesta nova Carta Magna, e esses postulados básicos são os que gostaríamos de deixar aqui registrados. Um deles seria assegurar o transporte como um direito do cidadão. Torna-se imprescindível, uma vez que a meta governamental de recomposição do salário do trabalhador não foi atingida, se transforme o vale-transporte em obrigatório, alterando a lei que o instituiu e os decretos que o regulamentaram, de forma a fazer parte do texto da própria Constituição, que o vale-transporte fosse realmente instituído de uma forma obrigatória no Brasil. Para a redução dos custos de capital se deveria

ter uma composição do quadro tarifário – hoje um dos problemas que mais aflige o transporte coletivo urbano – conveniente, na legislação complementar, em que fosse estendidos os mesmos benefícios já deferidos no programa de táxi, com isenção de impostos, a aquisição de transporte de ônibus urbanos, para que houvesse reflexo significativo nas tarifas, tendo em vista o aspecto social do problema.

Por último, evidentemente estou me reportando apenas àquelas recomendações que não foram aqui abordadas, que os prefeitos sejam inseridos no sentido de orientar para que os Poderes Públicos locais se organizem, se estruturam, que montem – a exemplo de algumas cidades brasileiras, como o caso de Brasília, Curitiba, Belo Horizonte, Recife – câmaras de compensação, no sentido de que se possa realmente materializar a vinculação do custo operacional da tarifa, e que permita dessa forma subsidiar de fato o usuário, e dar ao empresário a justa remuneração que a lei deve lhe garantir.

Muito obrigado aos Srs. Constituintes, e procuramos ser bastante resumido Sr. Presidente, deixando aqui registradas as nossas contribuições.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a brevidade da intervenção, e solicitaríamos a todos os expositores que puderem encaminhar os documentos escritos para a nossa Secretaria ou para nossa mesa seria de muita valia para os trabalhos.

Passamos às indagações e ao debate sobre os assuntos das exposições. Gostaríamos que os nossos companheiros observassem três minutos no máximo para as intervenções e também para as respostas.

Com a palavra o Sr. Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de fazer três perguntas ao Dr. Viana: primeiro, quando ele solicita que a Constituinte, na sua nova formulação faça reserva de mercado; segundo, um maior espaço na nova Constituição para o transporte terrestre; e terceiro, com relação ao capital nacional.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – Na atual Constituição ela já está contemplada, com isso, no seu art. 8º, no § 9º, 17, letra "n", em que diz: – "n" tráfego e trânsito nas vias terrestres." Já temos, hoje, um plano nacional de viação e tem também, repito, na letra "n" art. 8º – tráfego e trânsito nas vias terrestres, sobre a legislação. Quer dizer, a União atualmente está legislando até o poder. É privativo da União legislar sobre o tráfego e trânsito nas vias terrestres, na atual Constituição. No art. 11 ela estabeleceu o plano nacional de viação que é amplo, envolve outros meios de transporte também.

Vários expositores aqui falaram sobre problema da criminalidade nas estradas municipais, federais, estaduais, se me aparece, pela imprensa e isso acontece mais nas vias federais.

A atual Constituição no seu art. 8º, estabelece que organizar e manter a Polícia Federal com a finalidade de executar o serviço de polícia marítima, aérea e de fronteiras. Aí, se não me engano, o legislador excluiu o terrestre, porque isso seria muito difícil – seria diminuir o poder nos Estados com relação ao policiamento. Teria que ter uma Polícia Federal do tamanho do Exército, pois seria preciso se deslocar para o interior, para o meio

de Goiás, Mato Grosso, se eles colocassem aqui do transporte terrestre. E vejo dificuldades nesse sentido; o contingente seria muito grande e muito dispendioso. Não sei se a Nação terá condições de criar uma polícia, hoje, para atender a todas as rodovias brasileiras.

Sobre o problema de capital estrangeiro, não tenho conhecimento – e não foi especificado por nenhum expositor – que nós temos ainda hoje empresas de transportes tanto urbanos como de cargas, de passageiros, de capital estrangeiro. Então, se até hoje eles não se interessam, não irão, agora, se interessar com o capital estrangeiro nesse setor. Agora que as nossas empresas estão grandes, fortes, bem capitalizadas, não há espaço aberto para o capital estrangeiro entrar de nesse setor. Com relação à reserva de mercado não há necessidade de reserva de mercado.

V. Ex.^a citou aí o problema da reserva de cargas; cargas no transporte terrestre são todas as cargas brasileiras, todos os transportes. Se não me engano tem um problema de cargas no transporte aéreo, que as empresas estrangeiras estão vindo aqui – esse é um problema que eu não conheço bem. Só sei que há um problema nacional de cargas aéreas, porque eles estão fazendo quase que um monopólio, nos transportes de cargas aéreas internacionais. Terrestre eu não tenho conhecimento. Pediria ao Sr. que nos enviasse por escrito a fim de fazermos uma análise com mais profundidade, do que for necessário.

Tenho aqui uma perguntinha a fazer ao nosso Diretor-Geral, do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem. Por que ele proibiu ao Estado de fazer exploração do transporte? Acho isso impraticável, o Estado tem esse direito, devido a sua soberania, porque se ele não tiver esse direito perde a sua soberania. Agora, por questões econômicas, por uma boa política, tem sido assim. Existe uma figura nova – a concessão, a permissão, que não está bem explicitada. Não é do meu conhecimento esse contrato feito pelo serviço público com a empresa particular, privada, embora seja uma forma muito grande, ágil, avançada, no seu comércio, porém possibilita muito o favorecimento para a empresa, ensejando muito, facilitando a corrupção. Eu não sou contra, apenas estou advertindo de que há essa possibilidade. Nosso Diretor-Geral também é contra a reserva de mercado.

Os Srs. não têm concessão para transporte de cargas, somente para passageiros. O nosso comandante sabe muito bem que a concessão de uma linha de ônibus de São Paulo, Rio de Janeiro deverá valer uma fortuna. Atualmente quem tem o poder para concedê-la é o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, para linhas federais e linhas interestaduais. Posso ter uma linha entre duas cidades do mesmo Estado passando por uma rodovia federal, e posso ter uma ligação entre dois Estados, por rodovias não-federais.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não é estrada; é o território.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – O território. Quando uma linha vai de um Estado a outro, quando é feito pelo DNER, quando é feito dentro do próprio Estado é feito pelo DNER; e entre o município ele é feito pelo prefeito.

Gostaria de esclarecer ao Dr. Frederico Bussinger, representante do Sindicato dos Engenheiros

do Estado de São Paulo, se não me engano, ele questionou a composição da nossa Subcomissão. Parece-me que o Dr. Frederico disse a Subcomissão, que embora falássemos do transporte, não tinha ninguém do transporte aqui; só gente do mercado imobiliário. Foi isso que eu entendi?

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Não. Eu quis foi tentar fotografar, mas a Constituinte é soberana e os Constituintes também.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – Parece-me que quem deu a informação não a deu correta. Primeiramente, só aqui na minha frente está o Constituinte Sérgio Werneck, que foi Presidente da Metrobel e faz a planificação, administração do transporte metropolitano, de Minas Gerais, da grande Belo Horizonte, englobando quatro a oito cidades; ele já tem vários cursos no exterior sobre transportes urbanos e suburbanos. Está aqui ao lado o Dr. Álvaro Antônio, engenheiro do DNER, Secretário de Transportes de Minas Gerais; ao nosso lado, o prefeito de Salvador que dirige uma grande cidade, em que o problema de transporte é sério: Constituinte Denisar Arneiro, Vice-Presidente, da Associação Nacional dos Transportes de Cargas, que já foi Presidente da Comissão de Transportes, na Câmara; o nosso atual Ministro foi prefeito de Recife – uma cidade de difícil transporte. Então, acho que não é válido, primeiro, porque aqui não era o lugar adequado para o Sr. fazer essa crítica, além do mais, a Constituinte foi convocada com mais de um ano de antecipação. Todas as associações de classe, todos os brasileiros tiveram oportunidade para serem candidatos à Constituinte. Inclusive V. S.^a teve oportunidade de ser candidato, de representar aqui o Estado de São Paulo e poderia também dar uma boa colaboração, talvez maior se fosse, Deputado Constituinte ou mesmo Senador Constituinte. A Associação dos direitos de São Paulo teve a oportunidade de elegê-lo como Constituinte.

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Permite dar um esclarecimento? Na verdade, eu não fui muito bem entendido. Nós nem questionamos a Constituinte nem os seus integrantes; tudo que o Sr. falou na parte final de seu discurso é mais do que correto. Quanto à origem das pessoas não há o que se discutir com relação a isso. O que eu havia levantado era o problema da inserção de transporte. Transporte é para nós muito ligado à questão do desenvolvimento urbano; então metodologicamente nós entendemos que não deveria até ser explicitado. Agora, o transporte de cargas, na primeira colocação que o Sr. fez, o nosso entendimento é que há de se explicitar com toda a clareza: transporte urbano e transporte de longo percurso; o transporte de carga e de passageiro de longo percurso. A questão do transporte urbano de passageiros está ligada essencialmente à questão urbana. Por exemplo, a questão de longo percurso, o nosso entendimento – e se for o caso depois poderemos explicar – é que no transporte urbano, com as suas características específicas, ele não caberia. Mas não ouve nenhum questionamento. Quem somos nós para pensarmos assim?

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – Sr. Presidente, eu indago se teria o direito de respostas às observações feitas pelo ilustre Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA: – Gostaria de aproveitar esta oportunidade que me dá o ilustre Relator, José Ulisses de Oliveira, de esclarecer melhor os pontos que, talvez, tenham ficado obscuros, como a questão do capital estrangeiro que, aparentemente, criou certo tipo de confusão.

Em primeiro lugar, para dizer que não é uma colocação meramente teórica e abstrata esta nossa. O risco de desnacionalização do transporte, em especial do transporte rodoviário de cargas, foi muito forte durante alguns anos que antecederam à tramitação nesta Casa de um projeto de lei que acabou se transformando em Lei, a de nº 6.813, uma das poucas leis naquela época originárias da Casa, quer dizer, originárias de proposições de um parlamentar que garantiu, na época, o transporte em mãos de brasileiros, com 80% de participação de capital nacional no transporte rodoviário de cargas. Em função desta lei, oportunamente conseguida pelo setor, com o apoio desse Parlamento. E nós ficamos livres, naquela época, de uma verdadeira avalanche, uma verdadeira invasão de capital estrangeiro. As maiores organizações do mundo de transportes se preparavam para aportar no Brasil e uma delas já havia chegado, promovendo uma competição desigual, totalmente desigual, com as empresas brasileiras.

Para que os Srs. Constituintes tenham uma idéia do que significa essa competição, do que significa colocar empresas brasileiras, nos casos em que elas são maiores com frotas de 400, 500 caminhões, em competição com empresas estrangeiras, que nos seus países de origem, têm 40 mil caminhões.

Elas são organizações presentes muitas vezes, em vários lugares do mundo, e em condições de conquistarem clientes e cargas, não aqui, mas nas suas casas matrizes, nos países de origem, promovendo uma competição totalmente desigual. Então, em função disso, obtivemos essa legislação ordinária que limitou em 20% a participação de capital estrangeiro no setor. Com isso, elas se desinteressaram de uma presença mais marcante.

A que já havia entrado, por uma questão de direito adquirido, aqui permaneceu, porém, com um comportamento comercial já diferente daquele que vinha adotando, no sentido de esmagar o competidor brasileiro.

Posteriormente a isso, mecanismos criativos acabaram fazendo com que, através do sistema de agenciamento de cargas – não apenas da carga aérea: este é apenas um capítulo nessa história – tentou-se, realmente, recentemente, nacionalizar o controle da carga aérea, através de um dispositivo que foi inserido pela Câmara dos Deputados, num projeto do Poder Executivo que criava o novo Código Brasileiro de Aeronáutica.

Por iniciativa da Casa aprovaram-se alguns parágrafos do Código que também garantiam a presença do capital nacional no agenciamento de carga aérea. Todavia, após aprovados na Câmara e no Senado, esses dispositivos foram vetados pelo Sr. Presidente da República, recentemente. E pela via do agenciamento de cargas e outras formas criativas passaram a burlar esta garantia que a lei ordinária nos confere. Então, em função

disso entendemos que seria extremamente oportuno e necessário preservar não apenas esse segmento econômico do transporte rodoviário de cargas, mas todos os modais de transporte.

Eu até estranhei as colocações feitas pelo Dr. Canabrava na sua intervenção que, inclusive, não estão coerentes com a posição que a comunidade rodoviária, no passado, durante aquele longo período de luta, em torno desse problema, colocou-se inteiramente ao lado da iniciativa privada dentro do setor, no sentido de garantir esse controle em mãos de brasileiros.

Queria deixar claro a este Plenário que, efetivamente, o risco existe, que a inserção de um dispositivo constitucional nesse sentido seria extremamente oportuna. E agora, um segundo, Sr. Presidente, para concluir, se deixarmos passar este momento talvez tenhamos, dentro de pouco tempo, a destruição desse sistema nacional de transporte, que criamos com tanto sacrifício, às custas de investimentos feitos por brasileiros nesse setor. Obrigado.

Acabei não esclarecendo as demais questões.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Com a licença do Sr. Presidente, primeiro gostaria só de responder que temos de ter bastante cuidado nessa coisa toda, porque eu também já tive oportunidade de ser tratado como estrangeiro em outros países e a coisa fica um pouco complexa.

O Sr. sabe muito bem que daqui a pouco a Argentina, o Uruguai, o Paraguai, o Chile, irão fazer restrições ao transportador brasileiro. A realidade que o Sr. citou no passado era verdadeira e hoje é diferente. Acredito que esse problema é muito delicado e nós devemos tratá-lo com a devida cautela.

Gostaria, ainda, de dizer aos que me antecederam sobre a questão da subvenção do transporte urbano, de uma maneira muito simples, em que há um risco muito grande. O transporte urbano, no meu entender, deve ser integralmente pago, sem subvenção. Ele pode ser pago, naturalmente, pelo usuário direto ou pela indústria, pelo empregador, mas o risco enorme que temos no transporte urbano é a explosão dos centros urbanos, as megalópoles.

O custo, o desconforto que temos no transporte urbano é o mínimo que se paga por essa inconsciência de se criar essas megalópoles no Brasil. Temos que nos prevenir contra isso, limitar o crescimento das cidades, limitar a demanda, porque o resto do País não pode ficar trabalhando, o resto do País não pode estar sendo punido porque um grupo de pessoas escolhe uma capital para morar resolveu ter o melhor transporte do mundo, a melhor vida do mundo, punindo as economias das cidades médias, das cidades pequenas. Então, isso tem que ser considerado; não podemos criar desequilíbrios através de estímulos que não são naturais.

Agora, evidentemente, se nós resolvermos contratar empresas para fazer, administrar, têm várias formas, várias modalidades que independem, inclusive, da nossa ideologia, mas acho que uma ideologia nacional é a eficiência. Qualquer que seja o partido que tomemos, a eficiência deve ser preservada. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão inscritos os Srs. Constituintes Manoel Castro, Luís Roberto Ponte e Denisar Arneiro.

Três minutos para o Sr. Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Os 3 minutos, realmente, colocam-nos com dor de cabeça. A minha intervenção vai se restringir, em razão disso, mais ao transporte público nas cidades, o transporte urbano de passageiros.

Primeiro, parece-me inquestionável, todos nós reconhecemos isso, a participação do setor rodoviário, principalmente porque, ontem, discutimos aqui o setor ferroviário e vimos que todo o sistema metroviário, ferroviário, do País, mesmo nos grandes centros, não consegue absorver mais do que 6 ou, no máximo, 7% do transporte de passageiros.

Parece-me que, exatamente em função disso, o setor rodoviário tem uma estabilidade muito grande, porque muitas das teses, muitas das questões aqui tratadas têm a ver com a participação do setor rodoviário, com o setor empresarial, com a participação das entidades de classe, dos usuários, do setor público e assim sucessivamente.

O problema do transporte é realmente explosivo e a experiência numa cidade que viveu, em 1981, uma crise que parecia quase que uma revolução popular, com a destruição que paradoxalmente, puniu exatamente aqueles mais necessitados do transporte, porque, até hoje, a pessoa pobre de Salvador paga pelo preço das consequências de um momento realmente triste em nossa história. A questão e eu me permito discordar do ilustre dirigente do DNER, efetivamente, defendemos que não sejam criadas novas grandes cidades, mas as que aí estão, não iremos alterar esse quadro a curto prazo.

É indispensável, e praticamente é a realidade hoje já indicando que o Governo já subsidia, porque foi afirmado aqui pelo seu colega do Governo Federal, do Ministério dos Transportes e do setor do CBTU, o transporte rodoviário remunerado apenas pela tarifa, em cerca de 20%, e na melhor situação que o sistema metroviário de São Paulo esteja no máximo, a 30%. Agora, evidentemente, essa questão da remuneração tem a ver com toda a sociedade.

Concordamos aqui, em gênero, número e grau, com a posição que todos defenderam, mas que o sindicato de Engenheiros do Estado de São Paulo foi muito feliz ao colocar que esse é um serviço público essencial e nós devemos provê-lo.

Posso afirmar que a compreensão, a sensibilidade dessa questão que nos levou, a mim, e a todos os outros prefeitos de cidades brasileiras, a tomar decisões aparentemente ingênuas e que a foram tão reclamadas, lamentavelmente, pelo próprio setor privado, mas que mudaram a face e a qualidade de vida de tantas pessoas: o passe dos idosos.

Acostumado e habituado, na minha vida pública mais ou menos longa, com tantos momentos de alegria, com tantos momentos de apreensão, de sofrimento, posso dizer que poucas vezes foi tão tocante à resposta das pessoas idosas que passaram a ter transporte de graça na cidade.

É uma coisa que talvez outras pessoas não possam imaginar – e não estou fazendo aqui nenhuma demagogia, sou até muito menos político no sentido que se dá a expressão da palavra brasileira, em outras coisas até um tecnocrata frio, algumas vezes, dito pela oposição em Salvador – e, no entanto, vivi essa realidade.

O que quero colocar com relação a isso é que, efetivamente, precisamos ter toda a participação da comunidade. Foi falado aqui que é importante a questão do planejamento, da operacionalização do sistema.

Falou-se pouco em outro problema muito especial, que é o problema da tecnologia. Os próprios empresários do setor participam relativamente de uma forma pequena, porque, quando tentamos operacionalizar, não apenas ficaram as teses em que, me parece, já está até comprovada a capacidade de uso do gás como combustível, o próprio setor rodoviário teve uma participação pequena nessas iniciativas. E mais ainda, a própria indústria automobilística não se sentiu pressionada pelos usuários do sistema a inovar tecnologicamente, porque nós sabemos que por maiores que sejam os investimentos, por mais adequadas que sejam as decisões, ainda, até o final deste século, no Brasil, nos grandes centros urbanos, vamos ter essa participação do setor rodoviário de uma forma expressiva.

Em relação a tudo isso, e como o assunto é fascinante e gostaríamos de ter outras colocações, queria objetivar, neste final, uma proposição. Uma proposição menos constitucional, porque na Constituição defenderemos ardorosamente essa visão do transporte como questão essencial.

Os empresários e as diversas entidades, inclusive entidades independentes, como a Associação Nacional dos Transportes defenderam, todas, que o sistema do tipo vale-transporte, o sistema, enfim, que o custo do transporte não seja apenas responsabilidade diretamente do usuário. Mas essa sensibilidade que aqui parece consensual, lamentavelmente, não existe em relação à comunidade aí fora.

Diria mais, correndo o risco de querer interpretar o sentimento dos meus companheiros Constituintes, mas que também é o sentimento interno do próprio Plenário em geral – não o Plenário desta Subcomissão da Comissão Econômica – de que não existe clareza quanto a essa noção e quanto a essa responsabilidade.

Quando ainda Prefeito saí defendendo o vale-transporte indo às sedes das entidades empresariais, à Associação Comercial, Federação de indústrias, defendendo esse princípio, fui sozinho, porque nem sequer os empresários de ônibus me acompanharam. E não recebi, em nenhum momento, palavras de compreensão e de apreço e, sim, de manifestação contrária ao próprio Governo dizendo que não tinha por que discutir o problema do vale-transporte, porque o Governo tinha instituído o Finsocial.

E de certa forma é verdadeiro. Então, quero colocar, porque de tantas coisas positivas que vi aqui, isso chamou-me a atenção, mas fundamentalmente não existe. Não adianta discutirmos, porque discutiríamos o tempo todo, se deve ser operado pelo setor público ou pelo setor privado. Nós vamos entrar em acusações muito graves, que ouvimos nesse Plenário, inclusive de prefeitos de Capitais, como foi o caso de Curitiba. Mas juntaremos as nossas forças! Ouvi há pouco, o Sr. Presidente, na posse do nosso companheiro desta Subcomissão, como Ministro do interior, afirmando que independentemente de cores partidárias devíamos todos reunirmo-nos para o bem do Brasil!

Então, quero concluir dizendo: o que nós precisamos fazer com que esse sentimento que preva-

lece aqui, no final desta reunião, de que o custo do transporte tem que ser redistribuído pela sociedade, que temos que buscar outra sistemática e ele é um bem público essencial, tem que ser vendido, porque é sentido pelas pessoas, mas tem que se criar uma consciência, principalmente naqueles que decidem, tem-se que criar uma consciência não apenas no Plenário da Constituinte, mas nas próprias classes empresariais, as entidades dos empresários aqui presentes defendam isto, com a mesma intransigência, com a mesma veemência junto à Confederação Nacional das Associações Comerciais, junto à Confederação Nacional da Indústria e de todas as outras entidades.

E que os empresários que, muitas vezes, pagam prejuízos enormes porque sofrem as consequências da greve que irá continuar a ocorrer, porque agora esta pressão pelo novo aumento do combustível, pelo novo aumento das tarifas, em um determinado momento, independentemente das divergências que surgirão, dos embates que surgirão, que a classe empresarial do setor de transporte ajude, financie e participe de uma campanha promocional, de uma campanha publicitária, para ajudar essa conscientização. Porque esse esforço, nessa proposta que foi dita aqui pelo Dr. Frederico, do Sindicato dos Engenheiros do Estado de São Paulo e já discutida em outras oportunidades, precisa ter uma dimensão muito maior, uma mobilização muito maior, para que na Constituinte possa, efetivamente, estar expresso o transporte como bem público essencial e que o seu custo seja redistribuído por toda a sociedade.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quando o Sr. Constituinte não dirigir especificamente as suas observações, poderemos adotar, se algum dos expositores quiserem responder, poderiam inscrever-se solicitando a palavra.

Com a palavra o Sr. Luís Roberto Ponte, nosso Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, vou procurar me restringir aos 3 minutos ou até menos.

Eu iniciaria com um comentário sobre as colocações feitas pelo Diretor-Geral do DNER, com quem eu quero me congratular, no sentido de que seja sempre permissível que quando o setor público explore qualquer segmento de transporte, o setor privado tenha condições iguais, para estabelecer um processo de competição.

Isto é o mínimo de que se necessita para que a ineficiência eventual que se instale num setor ou em outro, não venha trazer, como consequência, prejuízo à comunidade.

Gostaria, portanto, de enaltecer isso. Vejo com muita atenção a sua proposição de que se procure, também, introduzir a própria construção de estradas com capitais Privados. Este é um assunto em que ainda não tenho uma posição definitiva, mas acho que merece, realmente, uma análise profunda à luz, inclusive, das novas sugestões que vêm sendo feitas pelo Ministério dos Transportes.

Mas no documento da Federação dos Transportadores da CMPT, está inserido isto de uma certa forma, desde quase preserve sempre uma via paralela como instrumento de possibilidade de não utilização de uma estrada bloqueada através de pedágio.

Agora, sobre o trabalho da CMPT, que tem sugestões valiosíssimas, a mim causam uma extrema preocupação duas propostas.

A primeira aqui contestada, que é esta aversão a que se estabeleça a competição com capitais privados. E ao mesmo tempo em que isso é dito, no mesmo momento é dito com orgulho, que nós atingimos um nível tecnológico absolutamente igual aos demais segmentos internacionais de transportes.

Quando o próprio setor reivindica a não estatização, o que acho absolutamente correto, estabelece exatamente uma maneira para que funcione a lei de mercado. E o Estado, sendo gestor, não estabelece as leis de mercado na medida em que ele fosse um monopólio.

Em nome das mesmas causas, das mesmas idéias, das mesmas razões, pretende-se que o Estado, quando tiver o seu trabalho, tendo ao lado a iniciativa privada explorando, deveríamos permitir, também, que o setor internacional viesse aqui, não fora as razões mencionadas pelo Diretor-Geral do DNER. E aqui o próprio caminhoneiro que, com muito orgulho, ouvimos, também me dizia, que a participação é muito pequena e, enquanto para mim, se eu estiver recebendo de uma empresa estrangeira um valor correspondente igual ou melhor, não tem porque razão. E dava o testemunho de que aqui no Paraguai é só ir lá e transportar. Nós não vamos pretender solicitar uma coisa para o Brasil, uma reserva de mercado que não tem nenhuma razão tecnológica, como foi confessado, e pedir que os países nos permitam a igualdade de tratamento. Nós temos que tirar esse vezo: a economia de mercado é economia de mercado.

Acho que, talvez, tenha sido pretendido dizer e nisso eu concordo, é que não seja permitido nenhum tratamento preferencial às empresas de fora. Aí sim.

Quaisquer tipos de benefícios que sejam dados a empresa estrangeira, obviamente, serão inaceitáveis. E eu duvido que as empresas estrangeiras desbanquem a capacidade, a competência, o vigor que hoje têm as empresas de transportes brasileiras na construção civil é a mesma coisa. Às vezes alguns colegas são tentados a fazer reserva de mercado, não deixar que venham em igualdade de condições, que venham sem o privilégio de que são capitalizados, de ter benefício em termos de capital. Esse é um ponto.

E o segundo é a não fiscalização nas estradas.

As razões apontadas no transporte aéreo, no transporte ferroviário não têm isso no meio do caminho? O próprio expositor relatou que no transporte aéreo é impossível fazer uma estação, lá em cima nos ares, de conferências, como aqui embaixo existem os pedágios. A razão é muito simples: é porque são muito poucos os pontos de saída e de chegada. Então há, de uma maneira eficaz, como se fazer um controle da fiscalização que precisa haver no transporte rodoviário.

Obviamente, em qualquer ponto dela. O que não pode, naturalmente, é inibir o direito de ir e vir, fazer-se uma fiscalização obtusa, pegar, não por amostragem, mas na globalidade, no momento em que isso venha a causar prejuízo de ordem econômica.

Eu não entraria em uma impossibilidade de o Governo tirar os seus pedágios, até para a balança, por exemplo, que causa um constrangimento;

é indispensável que se instale e houve uma concordância, inclusive, da MPT, aqui, de que é imprescindível que isso aconteça para que não só as estradas tenham uma vida maior, mas para que se estabeleça uma igualdade de disputa que é o que se pretende em termos de iniciativa privada.

Queria me congratular com a exposição, já disse, referindo-me a dos caminhoneiros, acho que temos que pensar em alguma coisa. Um empresário, um microempresário, acho que não devem ter tratamento também privilegiado, nenhum cartel, mas aquilo em que, realmente, estiver sendo aqui discutido e eu com muito orgulho recebi as suas considerações, penso em que temos que marchar também para a economia de mercado, embora dando aquilo que realmente confira exatamente, essa essência do que nós defendemos, com rigor.

Sobre a participação do giro, acho que a posição do Sr. Manuel Castro é muito concordante. A parte que mais me leva à reflexão é o serviço de transporte urbano e acho que esta é a confusão – a palavra transporte que está nesta Comissão é para o transporte não urbano. A parte do transporte urbano está na questão urbana; ninguém separou isso aqui. É bom que fique claro. Não é que não estejamos conscientes, todos nós, de que transporte faz parte de uma questão urbana, como um todo, muito grande, não fora os testemunhos dados pelos prefeitos e todos nós. Mas, no que concerne à questão urbana, o transporte como um dever do Estado, temos que também levar em consideração a reflexão colocada pelo Dr. Bussinger. Acho que ele quis dizer que à medida que se tiver transporte de graça bancado pela comunidade, se são recursos tão ponderáveis, como foram para implantar o transporte diretivo – 400 milhões de dólares – para transportar 80 mil pessoas/dia, realmente estamos talvez incentivando o agravamento de concentração nas cidades. O equilíbrio tem que se estabelecer. Como? Eu não sei. Mas não podemos deixar essas pessoas perdendo duas horas do tempo de sua vida, diminuindo até a capacidade de produção, que foi muito elucidativa a abordagem, porque nós temos que marchar para um transporte mais competente. Quem vai pagar isso, eu não sei. Mas não podemos dar de graça, sob pena de fazermos mais ainda concentrações nas megalópoles, o que não é bom para a comunidade. Muito obrigado, Sr. Presidente, pela tolerância.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Passamos a palavra ao Constituinte Sérgio Werneck.

Lembro que, quando não for dirigido especificamente a um dos expositores, se alguém se sentir com interesse de abordar e responder esteja à vontade.

O SR. CONSTITUINTE GERALDO AGUIAR DE BRITO VIANA: – Sr. Presidente, se fosse garantida ao final, apenas uma abordagem, uma resposta rápida às diversas colocações seria preferível, para não ficarmos respondendo caso a caso.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO WERNECK: – Início a minha participação concordando com o posicionamento do Frederico Bussinger, quando ele lamenta que a questão urbana tenha sido misturada com o assunto de transporte. Todos os dois assuntos são da maior importância e devem ser tratados na Constituição, portanto, na Consti-

tuinte, mas o problema da questão urbana, como o nobre Constituinte que me precedeu frisou muito bem, já está embutido no problema do transporte público nas regiões urbanas. A partir do momento em que é reconhecido que o transporte público é dever do Estado e direito do cidadão, esse assunto não possa ser debatido com mais profundidade, porque numa sociedade, como a brasileira, em que o próprio Ministro Dilson Funaro, com o otimismo que lhe é peculiar, reconhecia que 40 milhões de brasileiros estão lançados numa situação de miséria absoluta, temos que ter soluções de curto, médio e longo prazo. Essas soluções de curto prazo, como falou aqui o nosso ex-Prefeito de Salvador, hoje Constituinte, passou por soluções paliativas que são o vale-transporte e o passe dos idosos, que acho até um paliativo muito importante, mas temos que ter uma solução de emergência que nos permita uma redução da tensão social nas regiões urbanas. Acho que isso é possível, a partir do momento em que se rateie o custo do transporte, não somente entre os usuários, mas principalmente entre os usuários de transporte individual. Tivemos oportunidade, em Belo Horizonte, num dos corredores de transporte, de fazer uma medição para ver qual era a incidência, qual era o agravamento do custo do transporte coletivo pela utilização da via e também pelo transporte individual. Isso foi possível, porque na parte da manhã não havia a competição do transporte individual com o coletivo nesse corredor, que é o corredor que liga Venda Nova a Belo Horizonte, e na parte da tarde esse mesmo percurso era feito com cerca de 30% a 40% a mais de tempo. Então, chegamos à conclusão que no mínimo de 30% a 40% do custo do transporte era onerado pelo transporte individual.

Perdemos uma oportunidade incrível, no ano passado, quando foi criado o IPVA, de fazer com que uma parte do transporte coletivo passasse a ser paga pelos usuários de transporte individual. Quando se fez a instalação do IPVA, o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Autônomos, se tivesse sido adotada aquela taxa que foi estudada, que era uma taxa de 7% sobre o valor dos automóveis, poderíamos ter uma fonte de recursos muito grande para ser colocada na câmara de compensação tarifária e com isso reduzir o preço da tarifa. Acho que isso era perfeitamente possível e poderia nos levar a uma redução até de 50% do preço das passagens de ônibus.

Na sociedade atual, no ponto em que estamos, o transporte tem sido objeto de uma revolta popular muito grande e ele, na minha opinião, relata apenas um sintoma do desajuste social; o mesmo usuário do transporte coletivo que grita contra o preço do transporte, o preço da passagem nas grandes regiões metropolitanas, é o mesmo homem que já tirou os filhos do colégio, que já não come carne, que já reduziu o seu nível de ingestão de proteínas, que já mudou para a favela, porque não tem condição de pagar nem o aluguel nem a prestação da casa própria, enfim, ele é um homem que não tem condições de subsistência. Quer dizer, foi na política de salário e na política de redistribuição da renda que ele foi penalizado. Mas, o último contato que ele tem, antes

de voltar para casa, e com o trocador do sistema de transporte que exige dele, para subir no ônibus, o pagamento integral do custo do transporte. Então, a partir do momento em que ele não consegue pagar aquilo, ele se revolta contra o preço da passagem. Na realidade, ele tinha que se revoltar contra a situação a que ele foi reduzido por uma política salarial e uma política de redistribuição de renda absolutamente perversas.

Acho que o problema do transporte urbano é um problema que deveria ser tratado com mais profundidade, para ver se conseguíamos colocar na Constituição instrumentos que pudessem minorar essa questão que é da maior importância.

Feita a exposição, por parte daqueles que trataram do assunto do transporte público, há um assunto que não foi tratado e eu gostaria que fosse objeto de uma análise, ainda que rápida, por eles que são especialistas, que é o problema da ampliação da base da cobrança da Contribuição de Melhoria, porque, atualmente, a Contribuição de Melhoria só é permitida pela Constituição para os casos em que há investimento público, para os casos em que há obra pública. Eu pergunto se não seria o caso de criar a Contribuição de Melhoria quando houvesse apenas a criação de serviços, como o caso do transporte coletivo. A partir do momento em que o transporte coletivo, chegando a um bairro com habitação pouco densa, não seria o caso o cobrar uma Contribuição de Melhoria devido ao fato daquilo trazer um acréscimo no valor dos lotes. Acho que isso talvez fosse uma forma de se ajudar a reduzir o custo da passagem; a incidência do custo do transporte no orçamento familiar. Eu pergunto se não seria uma das formas de, na Constituição, se contribuir para esse fato, o problema do transporte público nas regiões metropolitanas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. Darci Rebelo.

O SR. DARCI REBELLO: – Pedi a palavra para dizer ao nobre Constituinte que, uma das modificações do grupo de trabalho que nós constituímos, na Federação das Empresas do Rio Grande do Sul, pretendia sugerir para debate na Constituinte, era exatamente a modificação na Contribuição de Melhoria. A Contribuição de Melhoria existe, acredito, em todas as últimas Constituições, e ninguém conseguiu aplicá-la corretamente pelas dificuldades que os prefeitos sentiram – aliás temos um ex-Prefeito aqui que pode confirmar isso – na aplicação do dispositivo.

O nosso grupo de trabalho chegou à conclusão de que o problema derivava de uma modificação do conceito de contribuição, guardada a sua essência. A sugestão foi feita no sentido de que, além dos impostos previstos na Constituição, pudesse a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, instituir Contribuição de Melhoria e Conservação, arrecadada dos proprietários de imóveis urbanos e rurais valorizados por construção ou manutenção de vias e demais obras e benfeitorias públicas, excetuadas as residências de pessoas de baixa renda. Hoje se entende que quando se faz a obra pública a contribuição tem que ser proporcional ao investimento público. Achamos que isso tem que ser desvinculado. Tenho um amigo no Rio Grande do Sul, cujo nome não posso declinar, porque seria constrangedor, que de repente o Governo Federal construiu uma

estrada que cortou umas terras desvalorizadíssimas dele ao meio, e ele ficou com duas faces voltadas para uma rodovia federal, a BR-290 e que depois a vendeu. Ele enriqueceu, até se aposentou graças ao investimento feito pelo Governo numa obra pública. Acharmos que a Contribuição de Melhoria deve ser desvinculada do investimento público. Se o Governo faz um investimento público, a pessoa que teve o seu bem valorizado por aquilo deve contribuir com a sua parcela, que foi um investimento que a sociedade toda fez para enriquecer a sua propriedade. E a destinação desses recursos, nobre Constituinte Sérgio Werneck, poderia ser para a área de transportes, como poderia ser para a área de saneamento básico, para a educação etc. Não é desta Subcomissão da Questão Urbana e Transportes, mas tem uma interface desta Subcomissão, mas seria importantíssimo que se modificasse o conceito da Contribuição de Melhoria, porque dessa maneira as prefeituras, especialmente onde esses fenômenos ocorrem a toda hora, estariam armadas para ter uma fonte suplementar de Receita para aplicar em serviços públicos locais, não apenas em transporte, mas em qualquer outro.

Obrigado, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. Rogério Belda.

O SR. ROGÉRIO BELDA: – Sobre a mesma questão, eu não me contraponho ao que foi dito pelo Dr. Darci Rebello, mas entendi a pergunta do Constituinte Sérgio Werneck como sendo relativa a gastos do Governo na reorganização do transporte, porque a experiência dele, em Belo Horizonte, mostrou que não é só no investimento de uma construção física, mas também quando se reorganiza o transporte, de uma forma melhor, porque isso valoriza o terreno. Então, a Contribuição de Melhoria não devia ser só relativa à construção de bens físicos, mas às ações do Governo também na melhoria e reorganização do transporte coletivo, e os efeitos que isso trás dentro do mundo urbano.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Dr. Frederico Bussinger.

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Na questão da Contribuição de Melhoria eu também acho que é perfeitamente adequado, necessário e praticado em vários países do mundo. O problema é quem bota o guizo na cabeça do gato. Sou bastante realista com relação a isso. Não é possível imaginar Contribuição de Melhoria quando a propriedade tem sentido de reserva de valor. Enquanto a propriedade não for vista como algo que tem uma função social, a Contribuição de Melhoria não será implantada. Não é por razões operacionais que ela, apesar de estar nos textos legais, jamais foi implantada. Aliás, alguns estudiosos dizem que uma das coisas que contribuiu para a desestabilização política existente no início da década de 60, foi a forma que se colocou na Belém – Brasília as desapropriações de um lado e outro, embutida ou imaginada a questão da Contribuição de Melhoria. Alguns atribuem isso como razão fundamental pela desestabilização que ocorreu no início dos anos 60. Sou bastante realista. Acho que é mais do que justo, por todas as razões que os expositores Darci e Belda colocaram, mas sou muito cético, porque ainda que

conste na Constituição que a propriedade tem função social, não me parece que esse seja o entendimento da sociedade, a correlação de força atual. Enquanto a propriedade for apenas reserva de valor, a Contribuição de Melhoria é letra morta de qualquer texto legal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho importante o que o Constituinte Sérgio Werneck colocou. Esse tema é muito grave, acho que 10 ou 15 minutos, esse tempo é pouco.

A questão do imposto, a redistribuição do custo do transporte pela sociedade é muito polêmica. Eu gostaria de fazer uma intervenção, respondendo de alguma forma a outras intervenções, inclusive a do Constituinte Luíz Roberto Ponte. Lembro-me perfeitamente quando discutimos, no Governo Figueiredo, a questão das tarifas e a questão da necessidade de se dar um tratamento diferenciado a esse assunto, eu, como era na época o Prefeito da cidade mais importante pertencente ao Partido do Governo, o PDS, coube a mim o papel de ser o principal elemento de diálogo. Falamos certo dia com o Presidente, num dos seus dias extremamente irritado e de mau humor e foi uma discussão muito dura e muito árdua. Todos podem imaginar o que aconteceu. Também tivemos uma discussão muito forte com o nosso colega agora Constituinte, Delfim Netto, e que defendia princípios semelhantes aos que foram defendidos aqui. No entanto defendíamos a questão do preço, por exemplo, do diesel, o preço do combustível, que tem uma série de impostos que podem ser perfeitamente controlados e deveriam ter um tratamento diferenciado. O nosso Prefeito de Curitiba citou aqui que na própria comercialização, isso acontece inclusive com as empresas intermunicipais, há uma forma de comercialização entre as distribuidoras e as empresas de transportes. E o Governo tem aberto mão, por exemplo, como abriu mão do IPI com relação ao problema do táxi. Como não se quer discutir determinadas questões, pode-se trazer uma série de justificativas.

A minha preocupação, e nós vimos com o próprio Ministro dos Transportes, que um dos problemas que estamos enfrentando no País, hoje, é que quando o Governo criou o sistema de caixa único, ele acabou fazendo com que os recursos vinculados a taxas portuárias, a outros investimentos, viessem para esse caixa e não fossem mais replicados no setor. Se começamos a discutir, por exemplo, o valor relativo do TRU com o IPTU no passado, se falamos em IPVA, se falamos em Contribuição de Melhoria, estamos criando mecanismos complexos para resolver uma determinada questão. Acho que Contribuição de Melhoria tem problemas culturais dos mais importantes e é difícil a operação dessa ação. Você faz uma obra urbana, faz uma obra na orla marítima em Salvador, vai cobrar Contribuição de Melhoria de quem? Somente do cara do terreno? Toda a sociedade se beneficiou desse investimento.

Acho que essa questão, quando colocamos, se nós compreendemos e se nós aceitamos que vamos resolver isso a nível da Constituinte a tese de que, primeiro, ele é um bem público essencial; segundo, que esse custo, à medida que ele é um bem público essencial, tem que ser redistri-

buído, essa questão vai permanecer. Nós poderíamos ficar aqui o dia todo hoje e mais tempo, porque ele vai ser resolvido. Mas, temos sim, que ter um compromisso, a nível da Constituição, que algumas coisas essenciais sejam colocadas. Se vai ser Contribuição de Melhoria, IPVA ou outro, não sei.

Acho, inclusive, que o medo de que isso possa ter interferência, e eu acho que temos que punir até a incompetência do Poder Público, porque em determinado momento, como vimos no caso de Recife, foi um problema de má administração que não envolveu apenas, permita-me dizer, a questão do setor público; envolveu também a questão do setor privado. Dessa questão também entendo. E se me permitem, como especialista no setor, aí está havendo a questão do **lobby**, porque hoje, em Salvador, há um **lobby**, onde aquilo que foi contestado pelo próprio representante do Ministério dos Transportes, conjugando interesse internacional com financiamento, o interesse de uma grande construtora privada, de uma organização a que pertenci e tive orgulho de pertencer a ela e o setor público. E quem vai pagar somos todos nós da sociedade, porque vai ser ineficiente, como é a de Recife, que custou 400 milhões de dólares, contra 280 milhões de Porto Alegre, e transporta menos passageiros do que o sistema de Porto Alegre. Nesse particular, se ficarmos aqui perguntando quem é o Cristo, quem é o bode expiatório, se o setor público ou o setor privado? Ambos são responsáveis, e nós mesmos também, como coletividade e como classe política, sabemos encontrar soluções. Mas a conjugação desses interesses muitas vezes leva a deformações. Vimos aqui a necessidade, o caso da Constituinte e estou muitas vezes pensando no problema de Salvador, que como homem público tenho que ir lá, porque estou vendo que se vai se cometer um erro incrível, que não tem porquê ser cometido.

Insisto na colocação de se centralizar em relação àquilo que é essencial; a aceitação dessa tese, para mim, é fundamental, a nível da nossa Subcomissão. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, Sr. Relator, demais companheiros Constituintes:

Em primeiro lugar, eu queria dizer, principalmente para esclarecer o companheiro Luíz Roberto Pontes, sobre o por quê se falou aqui em que o capital deveria ser preservado a brasileiros, e não estamos querendo reserva de mercado, de forma nenhuma. Acho que os transportadores não necessitam de reserva de mercado.

Isso já vem de um conceito que a própria Escola Superior de Guerra diz: "Transporte é segurança nacional". Se nós ouvirmos isso lá, se a Escola Superior de Guerra, onde se faz um estudo sobre todos os problemas nacionais, considera que transporte é segurança nacional e se nas duas últimas guerras nós vimos que realmente a coisa mais importante foi o transporte – esperamos que não vá ter outra guerra – mas acho que se temos que nos preocupar em dar essa garantia e essa segurança ao nosso País, dando-lhe condições a que no momento necessário, em que o Governo precise mobilizar todo o sistema de

transporte, tenha facilidade. Posso até citar o caso recente da Revolução de 64: a minha empresa de transportes era do lado do batalhão. A primeira coisa que fizeram foi requisitar logo as carretas e os caminhões para transportar tropas para aqui, para ali, porque eles consideravam que era uma obrigação do transporte contribuir para alguma coisa. E se tivesse, tenho certeza, na mão de estrangeiros esse controle; eles iriam colocar uma série de dificuldades se se tratasse, vamos dizer, de um confronto internacional. Não queremos reserva de mercado, mas nós queríamos deixar muito claro essa posição do sistema rodoviário de carga.

Falou-se muito aqui, em serviço público e privado com referência a transportes de passageiros. Eu só queria lembrar que, em todas as Capitais e grandes cidades – como já foi dito aqui – no Brasil, onde existe o transporte público operado pelo Governo, as tarifas iguais aos transportes privados sempre são deficitários. Disse aqui, com muita propriedade, o nosso Prefeito de Curitiba que ele quer o sistema híbrido, ele quer os dois, ele quer fazer aferição a todo momento, ele precisa de ter um e ter outro, porque, como existem – ele dizia assim – empresários ineficientes e desonestos existem, também, administradores públicos ineficientes e desonestos, mas não é possível que existam nas duas partes, na mesma proporção. Então, às vezes uns podem ser maiores, a proporção dos desonestos, e no outro menor, ele irá conseguindo isso, em benefício da coletividade, trazendo tarifas menores. Reconhecemos que Curitiba tem o melhor serviço e isso é falado e debatido em todo o território nacional que Curitiba tem o melhor serviço de transporte urbano do Brasil e pelo tipo de tarifa que ele disse aqui, cobrado em Curitiba, 2,60, é uma tarifa baixíssima. E ele disse que, inicialmente, também os empresários resistiram, mas depois de uma série de entendimentos, de provas e mostrando que em determinados itens que constavam nas planilhas, uns deveriam constar e outros serem tirados. Por quê? Porque ele considerava que estavam onerando aquelas tarifas com coisas que não eram necessárias e que não podiam fazer isto. Realmente assim foi feito. Os Srs. vejam, hoje, o caso de São Paulo. O Prefeito de São Paulo resolveu cobrar 5 cruzados a tarifa. Mas essa tarifa de 5 cruzados não vai para o empresário privado; vai toda ela para o transporte público. Agora, para o empresário privado, não; ele tira uma parte dessa tarifa do empresário privado para ajudar a subvencionar o público. Mas, se é para ajudar a subvencionar o transporte público, o transporte público deverá ser mais barato. Mas não o é; é o mesmo preço. Então vemos que está havendo uma ineficiência na administração pública e é preciso que se busquem e se achem homens que tenham mais patriotismo e tenham condições de administrar a coisa pública com mais responsabilidade. Então, quero dizer o seguinte: Foi dito aqui também que, em países – só Espanha e Portugal foram citados aqui como quem tivesse ido e vindo – agora países como os Estados Unidos, França, Alemanha, Itália, o transporte público lá é de graça. Não é bem de graça. O transporte público não é de graça em lugar nenhum desses – é pago! Só que é altamente subvencionado. Concordo. Mas eu já disse aqui da vez passada, nesta reunião, que mo-

rei nos Estados Unidos um ano; paguei imposto nos Estados Unidos e vem, especificamente, no imposto que se paga, o transporte. Então, ele é rateado por toda a população que tem uma casa, que tem um sítio, que tem um automóvel, que tem alguma coisa; ele paga aquele imposto de transporte. Aí, sim, é feito um rateio: aquele que tem condições de pagar, paga; e o que não tem condição, paga muito menos. Foi muito bem feita a Lei do Vale-Transporte, quando aqui se estipulou que 6% do que ganha um operário é que seria utilizado somente para o transporte, e o resto seria então rateado por quem solicita o empregado. E nós até desongestionaríamos – eu discuti muito o vale-transporte como o Ministro, na época – as cidades. Por quê? Porque no momento em que uma firma fosse fazer uma licitação de empregados, como já disse aqui, e essa firma está lá em Bonsucesso, eu não ia pôr pura e simplesmente "Preciso de datilógrafos no Rio de Janeiro", eu ia pôr "Preciso de datilógrafos com preferência morando na área de Bonsucesso". Por quê? Porque iria custar para ele menos na hora dele ter que complementar o vale-transporte e isso iria evitar uma maior circulação de veículos pelas ruas, pelas estradas e congestionamento lá no Rio de Janeiro, na nossa Avenida Brasil; em Salvador, numa outra avenida e assim por diante. Considero que são coisas que temos que nos aprofundar bastante, porque são muito importantes e é muito grave o problema de transportes no Brasil. É preciso que não somente discutamos aqui e agora, depois se junto isso, se guarde e deixe só por conta do Relator. Nós, Constituintes, teremos de continuar discutindo esse assunto, teremos que continuar levantando esses problemas. Estamos aproveitando tudo isso que já foi trazido para nós, aqui, mas a nossa responsabilidade é muito grande.

Sr. Presidente, eu considero que esta é uma das Subcomissões mais importantes da Casa, embora ainda não tenha a imprensa usado essa forma de divulgação. Estão divulgando outras coisas, estão mais preocupados com a Comissão de Economia, Comissão de Poderes Públicos, mas isto aqui fala direto ao bolso do povo brasileiro – como foi dito aqui, agora mesmo – fala direto ao homem que, na hora em que entra no ônibus, ele tem que tirar o dinheiro para pagar, para ele ir para o seu serviço ou para ir para a sua residência. E não é possível que se continue neste País o indivíduo tendo 3, 4 horas da sua vida gastando-as dentro de um ônibus ou dentro de um carro. Podemos dizer mais, que no Japão, por exemplo, 95% da ferrovia é feita para transportar passageiros; lá não usam a ferrovia para cargas; eles acham que a carga é uma mercadoria que pode ficar para depois, para daqui a pouco ou para amanhã; agora, o passageiro, não. Este é o homem que tem que entrar no trem, estar a tempo e à hora num lugar, porque ele tem que apertar um botão, a máquina começará a funcionar, e haverá a produção. Então, este homem não pode ficar 2, 3 horas dentro de uma condução, porque ele precisa realmente sair de casa e usar 20 minutos daquela condução, estar com a sua consciência tranqüila, estar disposto a produzir, porque a preocupação daquele povo é com a produção. E hoje temos que nos mirar no exemplo do Japão que é um País que está

no maior desenvolvimento do mundo, dando, inclusive, lições ao próprio Estados Unidos.

Sr. Presidente, eu teria mais alguma coisa a falar mas eu sei que os 3 minutos já estão sendo cobrados: e nós, então, depois discutirmos isso, em mais detalhes.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Perdão, Sr. Presidente. Eu queria fazer uma sugestão à parte: foi ouvido o Constituinte Sérgio Werneck e acho que o Constituinte Denisar agora se solidarizou com ele. Sem prejuízo do nosso pequeno horário para os nossos trabalhos, neste instante, eu queria fazer um apelo àqueles convidados nossos, que nos honraram com as suas presenças, com as suas contribuições, mas àqueles que se dispusessem ainda em permanecer em Brasília, que pudessem ter um encontro, ainda que fosse informal, no final da tarde, porque há questões que não colocamos aqui, pois são muito técnicas. Tenho certeza de que as pessoas aqui, o Frederico Bussinger, o Darci Rabello, os representantes das entidades que estão aqui presentes poderiam dar uma contribuição e, alguns de nós estamos interessados em poder aprofundar isto aqui. Então, V. Ex.^a poderia ceder a sala para alguns de nós estarmos aqui, hoje, à tarde, às 17 horas.

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Gostaria de fazer uma intervenção, agora, se bem que teria o máximo de interesse, em poder aceitar, mas hoje é véspera de feriado e, para conseguir o voo que farei às 3 horas, já foi muito difícil, porém, me colocaria inteiramente à disposição – não sei qual é a dinâmica exata da Subcomissão – talvez num outro momento, talvez com outro grupo e viesse, no caso, a retomar, aqui, junto com a Comissão para tratar da questão. Eu tinha umas três coisas, as quais gostaria de mencionar aqui, porque foram abordadas e mereceriam esclarecimentos.

Quando eu falei na questão de transporte de cargas e de passageiros de longo curso, não foi em demérito, porque é um setor da maior relevância e foi na linha do Constituinte Sérgio Werneck, que conheço e prezo há muito tempo. Aliás a proposta do ex-prefeito de Salvador bem demonstra que o transporte urbano é por contingência relevante. E se isso é uma crítica é antes a quem o desenhou o organograma e não à Comissão especificamente.

A questão da corrupção, a questão da desonestidade que foi citada por alguns é um fato que nós conhecemos, e não podemos declarar ou provar, porque se fosse assim já teria acabado; mas ela existe, todo mundo sabe e ninguém diz preto com branco. Acho que apesar de ser contra, efetivamente, e de procurar não ser corrupto e ia não ser desonesto, acho que essa não é seguramente uma matéria legal; pelo contrário, ela passa ou perpassa pela matéria legal. Só por isso ela é desonesta; ela é corrupta. Essa questão do moral cultural, creio que teremos décadas ou séculos para resolver em outros foros, e que não poderemos levá-la em consideração, na feita das nossas leis.

Uma outra observação, só para clarear o conceito, em que foi falado numa questão de que o transporte metroviário, ferroviário, transporta menos do que 6, menos do que 10%, em São Paulo. Queria lembrar que isso efetivamente é verdade, mas se considerarmos os corredores

densos, a participação desses sistemas de trilho, será muito maior. Também quero dizer, apesar de trabalhar num metrô de São Paulo, que um metrô não deve ser majoritário mesmo. Uma coisa interessante que precisamos ver sobre o critério, e foi falado o do Japão, para se definir se será ônibus, será metrô, se será ferrovia, ou trólebus. Não é esse o critério; e vejo muita gente defendendo a ferrovia saudosistamente. Não é porque ela seja mais bonita mais conveniente. Existem critérios técnicos, padrões de eficiência, de desempenho, que devem ser medidos; quer dizer, capacidade de transporte, tempo de deslocamento que são seus padrões e é isso que irá dizer se é ônibus ou se é metrô. Não há outro meio. Não é possível, por exemplo, quem, conhece o corredor Leste de São Paulo, imaginar resolver aquele problema com ônibus. Hoje, o metrô já está saturado. Se fosse ônibus, a cidade realmente estava parada, como estava, quando eu cheguei em São Paulo, em 1969, vindo do Espírito Santo. Agora, a questão de ser levantado o Metrôrail, trem azul, o metrô, acho que se a crítica foi imputada ao modo ou à sua essência, creio que aí serão atribuir inadequadamente, porque esses projetos, todo mundo sabe, não foram por razões de transportes implantados; eles foram por razões de ordem econômica; fechamento de balanço de pagamento e tudo isso fora. Ora se esses sistemas foram implantados por essas razões, cobrar deles, agora, eficiência, pelo menos provisoriamente – eles não irão atingir essa eficiência mesmo.

Queria esclarecer que eu não falei e nem defendi, nem defendendo, que o transporte deva ser de graça. Aliás, transporte de graça no mundo, só me parece que tem em Bolonha, que está voltando atrás; na Itália e em mais duas outras cidades. Não falei que nos Estados Unidos ou em qualquer outro lugar é gratuito, e eu sou contra que seja gratuito; pelo contrário, nos Estados Unidos é caríssimo; o de Nova Iorque é um dólar por um trecho; na Inglaterra é uma libra ou uma libra e meia que dá 30 cruzados ou 40 cruzados; enfim, é caro. O transporte é caro em qualquer lugar do mundo. Não é disto que se trata. Eu sou contra que seja gratuito. Quero deixar isso bem claro. Eu também queria, na colocação do Dr. Canabrava, esclarecer que tenho procurado distinguir o transporte de carga do transporte de passageiro, e o transporte de passageiro de longo percurso, dos transportes de passageiros urbanos, não por uma razão superficial mas por uma razão de fundo; não é só uma questão de palavreado. É que, por exemplo, se o transporte de longo curso atende eventualmente, à lei de mercado, ou seja, de que o aumento do preço reduz a demanda, isso não acontece no transporte urbano. Ele é um serviço, não é um bem essencial. Nós vivemos isso em São Paulo. A tarifa mais do que dobrou e a demanda continua a mesma. Nós não podemos tratar o transporte como se estivéssemos tratando a cerveja. A cerveja, sim, foi o grande sucesso do Plano Cruzado, quer dizer, esgotou a cerveja 6 cruzados foi esse o grande sucesso. Quando a cerveja subiu o Plano Cruzado começou a cair. Grande sucesso nacional. Agora, não é assim com o transporte. As pessoas andam de transporte e os mais pobres em São Paulo não pagam os 5 cruzados, estão pagando 30 ou 40, porque estão pegando perua, porque se ele chegar uma hora atrasado no trabalho, a perda

dele é maior do que 5 cruzados. Então, em São Paulo tem essa iniquidade, os mais pobres estão pagando não 5 cruzados, mas 30, 40, 50, nos perueiros assim chamados. Não podemos imaginar lei de mercado aplicado ao transporte público questão de conceito básico, se não for assim podemos nos confundir. O transporte não é um bem econômico, não segue a lei de mercado; ele é incompreensível, com relação à tarifa inelástica – como dizem os economistas – dentro de determinadas malhas.

Quando falo dessas fontes alternativas de recursos para o transporte, na verdade, o que eu estou falando é para tarifas sem subsidiar ou subvencionar custeio, mas antes de mais nada arranjar fundos para novos investimentos. Porque o nosso grande problema, no Brasil, hoje, é a oferta tremendamente inferior à demanda que dá essas situações que vemos pelo Brasil afora. Eu queria tranquilizar o Dr. Canabrava pelo seguinte: pode a tarifa ser de graça ou muito pequena, e ninguém irá andar mais de transportes por causa disso. Transporte não é um prazer para ninguém; 3/4 das pessoas viajam por questões de trabalho e não irão aumentar indefinidamente a demanda.

A questão da eficiência deve ser perseguida, tanto no setor público como no setor privado e ela deve ser uma bandeira nacional; ela deve ser, porque não é em um nem noutro setor hoje. Nós precisamos ter essa consciência. Não adianta imaginar que nós temos os empresários privados, os mocinhos, contra esses administradores estatais, que são os bandidos, corruptos, ineficientes. A ineficiência existe dispersa nos vários setores e ela deve passar a ser uma bandeira nacional. Temos alguns exemplos de serviços públicos que são eficientemente administrados e nós devemos tê-la como exemplo do mesmo jeito, em setores privados. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Temos ainda Antônio Canabrava, depois Luís Roberto Ponte e, a seguir, Camilo Cola.

O SR. FREDERICO BUSSINGER: – Só queria dizer, Sr. Presidente, que estou à disposição da Subcomissão, porque só viajarei amanhã. De forma que se a Subcomissão quiser contar com a nossa participação, hoje, ainda estou aqui. Se os convidados, Srs. Geraldo ou Orozinho também ficam aqui, para amanhã de manhã.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não. Afinal faríamos uma convocação informal para acertar.

O SR. ANTONIO ALBERTO CANABRAVA: – Gostaria de dizer que estou à disposição da Subcomissão e de responder ao nosso colega Frederico Bussinger, porque evidentemente eu não faço essa confusão que podem ter imaginado.

A resposta à diminuição da utilização do transporte não é rápida como se vê. mas ela existe. As empresas, os empregadores que se colocam no centro de concentração urbana devem ser punidos pagando mais o transporte. Por que ficamos inventando coisas novas e não desenvolvemos o que já temos? O vale-transporte deve ser desenvolvido, melhorado no que for possível e, aliás, na época eu disse ao ex-Ministro e hoje Senador Affonso Camargo: "O Sr. pecou porque não fez a divulgação. O Sr. não soube vender a sua idéia que foi muito boa". Eu o fiz por escrito, até por uma preocupação cívica. Então, na verdade, exis-

te a reação e V. Ex.^a talvez não esteja colocando o problema na sua dimensão correta. As concentrações urbanas, no Brasil, se se fizer um estudo histórico, veremos que elas se desenvolveram em torno dos transportes, em torno dos portos é que se criavam as populações e assim por diante. Então, o transporte tem uma função de direcionar a urbanização. Isso é fundamental, e é a coisa mais importante que se pode discutir nesta Subcomissão. O resto seria acreditarmos numa predestinação e, nesse processo de bumerangue aí, não sei onde iremos terminar. Terminaremos numa inviabilidade. Professor, e eu quero corrigir, também que eu nunca disse que a administração pública deve ser sistematicamente ineficiente. Acho que ela tem aspectos que deveriam ser transferidos para a iniciativa privada, porque por muito bem administrada que ela seja, nós podemos mudar os administradores, administradores bem sucedidos na empresa privada que, pelas suas próprias condições, têm uma certa lentidão, uma certa ineficácia que é próprio do sistema público. Agora, eu não quero dizer que não contratemos, por exemplo, empresas privadas e o problema seja gerido pela empresa pública. Não vai aqui nenhuma contradição com o que disse o nosso Parlamentar e ex-Prefeito na Bahia. Eu sei que o problema existe e tem que ser tratado, mas tem que ser tratado por quem criou o problema; porque o empregado vai atrás do empregador e não o empregador atrás do empregado. Nós estamos é invertendo as coisas. O empregador é quem tem que promover o descongestionamento urbano; como é grande empregador de mão-de-obra, procurando se localizar em regiões que não gerem uma demanda de transporte excessiva, porque essa geração de demanda é uma coisa. Se nós fizemos as contas direitinho – e o nosso colega sabe fazê-las muito bem – ele irá chegar à conclusão de que rapidamente está inviável. Muito obrigado.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – De uma certa forma, o Dr. Canabrava já respondeu e eu acho que o Frederico Bussinger está subestimando a capacidade intelectual de que pudéssemos imaginar que, no primeiro momento, houvesse uma diminuição da demanda de transporte, quando as pessoas tivessem que ir para o seu local de trabalho. Obviamente não se trata disso. Trata-se exatamente do que disse aqui de que o transporte em torno de uma concentração urbana se faz numa estrada; imediatamente à volta dela se começa a concentrar. E o que se faz é uma reflexão no sentido, não de os homens não poderem se transportar para o trabalho. Nós reconhecemos, preliminarmente, a importância que isso representa até economicamente, como o Sr. bem abordou na sua exposição. O que se trata é de não se colocar recursos, concentrando-os. Sabe-se que nas grandes cidades – dizem os números, mas até não acredito – custam 10 vezes mais os recursos para viabilizar um homem quando numa megalópole do que numa cidade de menor porte. Como fazer isso? É inexorável esse impulso. Aqui foi mencionado, em outras abordagens, que há melhor qualidade de vida nas cidades menores.

O Estado de Santa Catarina, por exemplo, é mencionado como um Estado equilibrado, exatamente por não ter megalópole, utilizando melhor a sua capacidade de recursos. Não são os 400

milhões para atender 100 mil pessoas, porque se no investimento houve corrupção, e certamente a empresa que estava explorando o setor, fosse particular, não teria corrupção? Porque o particular não paga corrupção para um particular? É para fazer a concorrência? Só por aí já estava sanado? Claro está que não é só isto; é que ela cobra 10% agora; é uma permanente sangria daqui para frente. Mas, de outra parte, não podemos deixar as pessoas sem transportes. Há a realidade atual como bem disse o ex-Prefeito de Salvador; as cidades estão aí e nós temos que resolver. Agora quem sabe procurar mecanismos, como ele mesmo abordou, quem sabe o empresário tenha que pagar para poder ter mais um transporte que se viabilize e não custe nada para ele? E mais ele se concentra ali, mas o trabalhador vai para lá. Acho que esta reflexão está perpassando em todas as nossas mentes. Ninguém está com uma visão tão deformada. Tenho certeza de que nós estamos com esta visão, e preocupados com esta finalidade maior. Quando V. S.^a menciona que na questão urbana o transporte urbano está sendo minimizado, em absoluto. V. S.^a mesmo disse. Não precisaria nem ter colocado a questão de transporte, porque ela já é implícita à questão urbana; e é isto que está escrito: questão urbana com grande valorização do transporte urbano, tem merecido uma grande preocupação daqui, e vai continuar merecendo. E eu me incorporaria nas teses dos Constituintes Manoel e Denisar de que nós devamos nos aprofundar e trazer mais elementos, porque acho que nós estamos insuficientemente esclarecidos, nem com os dados completos, para avançarmos em termos de construção no que concerne a transporte urbano.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Dr. Camilo Cola e depois o Dr. Rogério Belda.

O SR. CAMILO COLA: – Por parte da Confederação Nacional de Transportes Terrestres, quero me dirigir novamente ao Presidente desta Subcomissão, Constituinte Dirceu Carneiro, e aos demais Constituintes, e em particular congratular-me com o Constituinte Luís Roberto Ponte, quando S. Ex.^a ficou solidário à idéia de não se ter barreira para fiscalizar mercadorias transportadas em caminhões que é um pleito, não só dos carreteiros, mas como dos Sindicatos, das Federações, e também da Confederação.

Eu gostaria de me dirigir ao Constituinte Luís Roberto Ponte, e também ao nosso ilustre Diretor Geral do DNER, que se posicionou favorável à liberdade de capital aplicado em transporte no nosso País, contrariando a lei que favorece o capital investido hoje, na ordem de 80%, por parte dos brasileiros, que não só dispusesse da Confederação para esclarecer; isto desestimularia os empresários atuais, como também depois de esclarecido ou talvez pedindo uma auditoria. E o próprio Departamento Nacional de Estradas e Rodagem pode fazer isto, e ver que as empresas de transporte estão descapitalizadas, porque o CIP, através do controle de preços, não deu oportunidade aos empresários para ganhar dinheiro e os empresários brasileiros têm pouca tradição, são novos. É uma geração que ainda está aí, que, através de ser um pequeno caminhoneiro, ainda com a ajuda do seu pai, acabou o usando, talvez com muito sacrifício, muita eficiência, construindo

as empresas brasileiras; mas, se for permitido o capital estrangeiro no nosso País com toda a liberdade, acredito que poucos empresários se salvarão, no nosso País. Eles são dotados de muita reserva de capital, por trás têm muitos agentes financeiros, tem um **marketing** extraordinário, e podem, talvez, tornar os empresários brasileiros uma presa extremamente fácil. Foi revelado aqui por um Parlamentar Constituinte e pelo Diretor-Geral do DNER, que essa competição talvez fosse saudável para a sociedade brasileira; eu diria que, em contrapartida, 10% da população brasileira que vive desta atividade, grande parte dela, os investidores, são seus empregados, eles ficariam profundamente desestimulados se a nova Carta, permitisse que o capital estrangeiro tivesse uma margem, no nosso mercado, de investir mais de 20%. Portanto, me coloco como Presidente da Confederação, à disposição do Constituinte Luís **ilegível** Diretor-Geral do DNER, para qualquer esclarecimento para o novo entendimento acerca de capital estrangeiro no sistema de transporte no nosso País. Muito obrigado.

O SR. ROGÉRIO BELDA: – Sr. Presidente, nestes 10 anos em que a Associação Nacional de Transportes Públicos reuniu o homem do transporte ferroviário, do transporte rodoviário e meio urbano, os metrô, ferrovias, o bonde que existe no Rio de Janeiro, as barcas que operam em Santos, Rio, Salvador, e até mesmo transportes especiais, permitiu criar um pensamento sobre o transporte público no Brasil, que é a ANTP que se coloca à disposição desta Subcomissão, sempre que for convocada, pedindo que isto seja feito de modo a que nós possamos nos organizar para trazer estas informações que forem julgadas necessárias. Infelizmente, não poderemos permanecer hoje, ao final da tarde, mas reafirmamos que estamos à inteira disposição para tudo que o Sr. Presidente e a Subcomissão julgarem desejável.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o Sr. Geraldo Viana.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA BRITO: – Sr. Presidente, em grande parte, o que eu pretendia dizer nesta intervenção foi dito pelo nosso Presidente, Camilo Cola. De sorte que, eu me abstenho de novas considerações sobre estes temas que ficaram aí polêmicos. Já que a palavra me foi dada, eu gostaria apenas de reiterar aquilo que disse no início, que me sentia extremamente honrado de estar trazendo algum subsídio a esta subcomissão, e gostaria de me colocar à disposição dela para continuar colaborando durante todo o processo Constituinte. Tenho, hoje, o mesmo problema do companheiro com relação ao problema de vôo e de retorno. Mas durante todo o resto do tempo estarei à disposição para prestar qualquer colaboração que seja considerada necessária. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. Roberto Francisco.

O SR. ROBERTO FRANCISCO: – Sr. Presidente e demais companheiros. Apenas para colocar uma observação com relação ao capital estrangeiro no transporte rodoviário de carga. Há muita polêmica em cima disto e já foi discutido amplamente, no passado mas, na verdade, o caminhoneiro nunca foi convidado a participar des-

as discussões, sobre o destino de transporte rodoviário e de carga. Sempre resolveram os problemas com as discussões de cúpula e o caminhoneiro já recebeu a coisa – o pacote feito. Nós não temos muito conhecimento sobre a matéria, mesmo porque para acesso a estas matérias nunca tivemos. Mas temos uma opinião de trabalhador formada sobre isto. Queremos dizer que o capital estrangeiro, ao nosso ver, não só é bem-vindo, como deve ter participação limitada às suas proporções, é lógico, com condições diferentes do capital nacional, e proporcionar ao trabalhador comum, que somos nós, os caminhoneiros, condições talvez melhores do que o capital nacional. Porque, como nós bem dissemos e comentamos aos Srs. Constituintes aqui, o que interessa para o trabalhador não é o que ele está transportando e vai ser pago, quer seja de uma empresa nacional ou estrangeira. O que interessa, sim, que ele seja bem pago, bem tratado; interessa, sim, que ele realmente efetue um transporte para uma empresa, seja ela nacional ou estrangeira. Então, a nossa participação nesta Subcomissão não se trata de defendermos o capital estrangeiro, porque, antes de mais nada, sou brasileiro; mas entre o mal empresário brasileiro e o patrão estrangeiro, prefiro realmente aquele que me pague melhor. Se o regime é de participação, é uma questão inteiramente afeta a cada empresa. A minha opinião é a de que, talvez, não seja levada em consideração, porque está partindo de um caminhoneiro que não tem conhecimento da matéria; estamos aqui ouvindo as discussões, etc., mas estamos dando a nossa opinião, não sei se vai ou não agradar a este ou àquele; pouco importa. O que importa para nós é que a nossa opinião é esta: estamos há quarenta anos trabalhando juntos com os empresários nacionais, e a grande verdade é uma só, salvo exceções: sempre ao longo da história fomos explorados; sempre fomos a sustentação do transporte brasileiro. E se o empresário brasileiro está descapitalizado hoje – não entendemos muito de capitalização – acho que aí ele ganhou dinheiro numa época boa e deixou de reinvestir na sua própria empresa. Porque o transporte rodoviário de carga, com exceção dos empresários bem-sucedidos, porque temos à nossa frente um deles, não procuraram capitalizar, não procuraram reinvestir nas suas próprias empresas, pensando no futuro, na sua própria necessidade; ao contrário, procuraram fazer suas riquezas pessoais que, no decorrer do tempo, foram devastadas e hoje estão descapitalizados. Realmente, a situação que o País atravessa é grave, e nós, caminhoneiros sentimos o reflexo da mesma. Estamos com uma frota defasada. O caminhoneiro hoje não tem condições de possuir um caminhão novo cuja vida útil gira em torno de 12 a 14 anos e que está rodando a duras penas pelas estradas.

Então, a nossa opinião é esta: se o capital estrangeiro vier, dentro das proporções limitadas que seja fiscalizado, para nós é bem-vindo. O capital brasileiro preservando a sua posição deverá abrir as portas para o capital estrangeiro que virá investir dentro do nosso País, dando maior incentivo para o empresário nacional, possibilitando a ele condições de investir mais no seu setor e não esperar as benesses do Governo.

Esta é a nossa opinião.

O SR. GERALDO AGUIAR VIANA BRITO: – Levando-se em conta as notas taquigráficas, entendo por uma questão de registro, que sinto-me no dever de fazer apenas uma observação, a de que essa questão do capital estrangeiro ultrapassa esta questão meramente corporativa que foi feita aqui pelo companheiro Roberto Augusto, ou seja, do interesse imediato dessa ou daquela categoria.

Como bem colocou o Sr. Constituinte Denisar Arneiro, estamos diante de um problema que envolve interesse estratégico do País. E é sob este prisma que devemos examinar a questão. Não estamos questionando ou nem está em discussão se o capital deve ou não deve ser limitado nos diversos modais de transporte; ele já é limitado hoje pela legislação ordinária. Até num certo sentido, estamos avançando ao propor um conceito de que a Constituição estabeleça apenas e tão-somente o critério de controle pela iniciativa privada nacional dessas atividades. Controle significa algo mais do que 51%. A legislação ordinária hoje já estabelece uma limitação de 80%. Muito contrário do que está se colocando – quer dizer não há nenhuma aversão ao capital, o que apenas não se deseja é que ele venha competir com empresas já estabelecidas no País. Poderemos ter até o ingresso maior de capitais estrangeiros nas empresas aqui existentes. Porque a única coisa que eles têm além de nós, além dos recursos mercadológicos, a que se referiu o Presidente da Confederação, Dr. Camilo Cola, eles têm muito dinheiro; e esse, talvez, seja bem-vindo, mas não para competir com o capital nacional já estabelecido aqui dentro.

Quando se discute o problema de liberdade de iniciativa ou o problema da liberdade que está nas raízes dos conceitos do regime de livre iniciativa e democracia, deve estar presente também o conceito de igualdade de oportunidade. Ninguém cogitaria em promover uma luta entre um peso mosca e um peso pesado, porque seria trucidar, seria dar a oportunidade ao menor de ser liquidado, a liberdade de se morrer. Não se trata aí de impedir a livre iniciativa, ao contrário, aí é o funcionamento das leis de mercado, é o direito de morrer que não queremos que seja atribuído ao empresário brasileiro. Uma vez estabelecidas as regras do jogo, estamos em condições de enfrentar o capital estrangeiro e até contar com a colaboração dele. O setor nem poderia ter aversão pelo capital estrangeiro. O setor rodoviário é situado por todos os lados pelo capital estrangeiro. Todos os seus grandes fornecedores são corporações multinacionais. A maioria de seus clientes é constituída de corporações multinacionais. Estaríamos aí oficializando a desnacionalização da economia brasileira. A distribuição aqui dentro do nosso País ainda é feita por brasileiros. Não sei por quanto tempo enquanto não tivermos na Carta Constitucional uma garantia de que esse processo não se estenderá. O risco tanto existe que o setor privado há muito tempo está mobilizado em torno dele. E vê, nesta oportunidade em que se elabora a nova Constituição, um momento de se colocar algum freio a essas tentativas

que vêm sendo feitas no sentido de burlar a legislação ordinária já existente.

Era apenas esta preocupação que gostaríamos que ficasse registrada nesta Subcomissão. Como disse o companheiro Camilo Cola, procuraremos detalhar um pouco melhor esta questão, trazendo documentos que possam possibilitar uma análise mais criteriosa por parte dos Srs. Constituintes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Minha intervenção diz respeito ao tema que foi tratado hoje, mas não gostaríamos de exauri-lo.

Em primeiro lugar, gostaria de colocar aqui que nenhum dos Srs. Constituintes é mais patriota uns dos que os outros; e ninguém deseja mais do que ninguém que o capital privado seja predominante em todas as atividades. Isso quero deixar, pacificamente colocado, preliminarmente.

Em segundo lugar, apenas agradecer a deferência do Dr. Camilo Cola que se coloca à nossa disposição a sua Federação, para complementar. Porque, a meu ver, os argumentos apresentados até aqui robusteceram a convicção contrária; não se trata de burlar leis, trata-se de fazer uma nova lei. À luz dos dados de que disponho hoje, a minha convicção é no sentido contrário, por causa das afirmativas que aqui foram colocadas de que o setor é competente, de que o setor é capitalizado, de que o setor dispõe de tecnologia semelhante a qualquer nenhum outro. Portanto, não há sentido nenhum de se criar uma inibição. É como, por exemplo, um supermercado que, de vez em quando, ali e aqui, é abastecido; é uma questão de segurança nacional também. Não me conformo, apesar do respeito que tenho pelo meu prezadíssimo companheiro e colega, estou ansioso em receber novos aportes que me convencessem e com grande satisfação, mudarei minha opinião. Mas que seja segurança nacional. Quando se vai empregar frota de caminhões particulares, tanto faz ser de empresa privada como estrangeira, o Governo requisita todos. Acho que há um segmento de abastecimento como mencionei, que está aí distribuído, incentivando a competição fazendo com que os seus reais da vida e os seus outros Pães de Açúcar sejam eficazes e competitivos, para que realmente venham competir com o setor. Não gosto de ter, vamos dizer, uma visão de liberdade de empresa privada, de liberdade de mercado de um jeito e, quando se trata de estrangeiro que, eventualmente, venha contribuir, que isso possa realmente criar uma descompetição. Não quero isso, particularmente, em relação ao Estado esse privilégio exclusivo do Estado, como não quero também em relação ao estrangeiro. A empresa nacional gostaria que a empresa estrangeira disputasse aqui, ou melhor, disputasse, mas que perdesse, como ocorre na construção civil, mas nunca gostaria que as empresas privadas do meu setor se beneficiassem por não terem capacidade de competição com as estrangeiras

que aqui viessem, podendo, fazendo um serviço mais barato, pagando melhor aos empregados e aos caminhoneiros.

Eram estas as considerações que gostaria de expender. Mas estou ansioso para receber subsídios, a fim de mudar o meu ponto de vista.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, tivemos uma investida, parece-me que, em 1972, do capital estrangeiro em cima de transportes rodoviários de carga exatamente no setor de laboratórios. Por quê? Porque 85% dos laboratórios são controlados pelo capital estrangeiro. E no momento em que eles controlaram os laboratórios, passaram imediatamente a se interessar também pelo transporte aqui no Brasil. As empresas brasileiras faziam transportes com prejuízo, só que beneficiando o capital estrangeiro. Porque interessava a eles era exatamente a venda do remédio e não o lucro do transporte. Nesse caso não há empresa brasileira que resista, porque não somos donos de laboratórios. Foi essa a primeira experiência que tivemos e foi aí que entramos e fomos em cima. Se hoje temos 50% da nossa indústria toda ela – foi dito aqui – pneu, caminhão, automóvel, tudo é multinacional. No momento em que pudermos, tranquilamente, irão colocar algumas empresas de transportes no sentido de trabalhar aqui, perdendo dinheiro, mas ganhando no outro negócio deles e liquidando-nos. Na hora que liquidar saberemos o que irá acontecer. Aí eles virão e imporão o preço que bem desejarem e entenderem que é para poder realmente ganhar dinheiro. É assim que o capital explora!

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não havendo mais nenhuma intervenção solicitada, gostaríamos ao encerrar esta reunião da Subcomissão, agradecer a todos os que participaram aqui, quer como assessores, quer como pessoas que vieram se inteirar dos assuntos aqui discutidos, a imprensa, os Srs. Constituintes, os expositores e, principalmente, os que resistiram até a presente hora neste recinto.

Convidaria o Sr. Constituinte Luís Roberto Ponte que fosse ponto de encontro daqueles que tivessem a possibilidade e o interesse de permanecerem para o debate.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos da presente reunião, convocando outra para o próximo dia 4, às 17 horas. Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 14 horas e 7 minutos.)

SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E
TRANSPORTE

Ata da 12ª Reunião Ordinária

Às dezessete horas e trinta minutos do dia quatro de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, na Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, José Ulysses de Oliveira, Gidel Dantas, Manoel Castro, Myrian Portela, Luís Roberto Ponte, Luiz Marques e Denisar Arneiro, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Abertos os trabalhos, foi dispensada a leitura da Ata da Reunião anterior e dos seguintes documentos de rotina: Ofício do Líder do Partido da Frente Liberal – PFL, indicando o Constituinte Francisco Diógenes, membro suplente da Subcomissão; Ofício do Sr. João Roberto Lessa de Aboim, Representante da Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM, que transmite os comentários que fez na reunião da Subcomissão no dia 28 de abril próximo passado; e correspondência dos Engenheiros Vicente Rauber e Dulpe Pinheiro Machado Filho, encaminhando caderno "Constituinte" à Subcomissão. A seguir, o Senhor Presidente registrou a presença do Vereador Samuel de Castro, representando a Associação Municipalista do Brasil – AMB que fez a entrega de um documento, elaborado por uma Comissão de Vereadores do Estado de São Paulo. Em seguida, o Senhor Presidente convidou os Senhores: Marcos Freire Presidente da Caixa Econômica Federal; Teobaldo Machado, Diretor de Saneamento e Desenvolvimento de Caixa Econômica Federal; Flávio Peixoto, Diretor da Habitação da Caixa Econômica Federal; Gervásio Cardoso de Oliveira Filho, Secretário do Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano; e Antonio Rebelo, Diretor da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, para comporem a Mesa dos debates, e fazerem exposição sobre tema, ligados às suas áreas de atuação. Abertos os debates, o Senhor Presidente concedeu a palavra ao seguintes interpellantes: Constituintes José Ulysses de Oliveira, Luís Roberto Ponte e Denisar Ameiri. Neste momento, foi registrada a presença, na Sala de Reuniões da Subcomissão, do Senhor Telm Borba Magadan, Presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, que fez breve exposição sobre questões relativas à sua área de atuação. Dando continuidade aos debates, o Senhor Presidente concedeu a palavra aos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portela e Joaquim Beviláqua. A seguir, no uso da palavra, o Senhor Luis Paulo Costa, da Câmara Municipal de São José dos Campos, Estado de São Paulo, fez a leitura de um documento que encaminhou à Subcomissão. Com a palavra, ainda, o Constituinte José Ulysses de Oliveira, que fez sugestões à Subcomissão, sobre matéria constitucional a ser observada pelos Constituintes. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, deu por encerrada reunião às vinte horas e cinquenta e cinco minutos, lembrando aos senhores Constituintes o prazo de entrega das sugestões. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a pre-

sente Ata que, depois de lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente. Sala das Reuniões, Subcomissão, em quatro de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.
– Constituinte **Dirceu Carneiro**.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 4 DE MAIO DE 1987, ÀS 17 HORAS E 30 MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, iniciamos nossa reunião.

Convidamos para compor a mesa dos trabalhos desta Subcomissão e, posteriormente, fazer exposição sobre os assuntos pertinentes, o Exmº Sr. Marcos Freire, presidente da Caixa Econômica Federal e, também, o diretor de Saneamento e Desenvolvimento Urbano. Dr. Teobaldo Vítório Machado; diretor de Habitação e Hipoteca, Dr. Flávio Peixoto da Silveira; o secretário do Conselho Nacional de Desenvolvimento, Dr. Gervásio Cardoso de Oliveira Filho; o diretor da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, Dr. Antônio Rebelo. Deveria comparecer o Presidente, Dr. Telmo Magadan que, há uns 30 minutos atrás, em comunicado telefônico a nossa pessoa, comunicou a impossibilidade de vir por ter que atender a um chamado urgente naquele momento e, portanto, virá sob representação.

Dispensamos a leitura da ata e demais expedientes rotineiros da comissão para, objetivamente, entrarmos nos assuntos para o qual esta subcomissão foi convocada.

Antes das exposições formais dos nossos convidados, a Associação Municipalista, que está reunida em congresso, em Brasília, nos solicitou a entrega de documento, aqui, com a presença de uma comissão, liderada pelo vereador Samuel de Castro, hoje, pela manhã, onde esteve presente na sessão o presidente do Senado, nobre Senador Humberto Lucena como nós e os demais estivemos lá e, também, outros convidados e debatedores nesta reunião na parte da manhã, da associação. Agora, abriremos um espaço, para que os representantes deste Congresso, que está reunido em Brasília, especialmente, para tratar de assuntos pertinentes à Assembléia Nacional Constituinte, para que fizesse a entrega do documento neste momento.

O SR. SAMUEL CASTRO: – Gostaríamos apenas de agradecer o Senador Dirceu Carneiro pela oportunidade que nos dá na parte da discussão, neste momento, quando foi elaborado pela Comissão de Habitação e infra-estrutura Urbana, no Segundo Congresso Municipalista Brasileiro. Nós estamos reunidos desde o dia 30 de abril – o nosso encerramento será amanhã. Esse documento foi elaborado nestes dias e trata de assuntos relativos à habitação e infra-estrutura urbana. Gostaríamos que esta subcomissão analisasse, com muito carinho, essas sugestões de vereadores e prefeitos de todo o Brasil.

Quero passar às mãos, então, do nobre constituinte o documento. Muito obrigado.

Aqui estão, também, os demais membros da comissão – Sr. Rafael que é o nosso presidente e que estará, durante este ano, trabalhando pela habitação e infra-estrutura urbana junto com a Associação Municipalista do Brasil. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a presença dos vereadores e, também, o interesse pela participação nos debates desta subcomissão. Vamos encaminhar o documento para os nossos procedimentos internos, aqui, e o aproveitamento dele na composição das idéias que vão formar, especialmente, a partir do trabalho do nosso relator, o nobre Deputado José Ulysses de Oliveira que está, também, fazendo parte da Mesa.

O SR. SAMUEL CASTRO: – Muito obrigado, pela atenção e gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós temos adotado o critério de, em obediência ao Regimento, cada expositor dispor de 20 minutos e todos os expositores fazerem as suas exposições, uma após a outra, e, na parte final da reunião, os debates, onde cada constituinte faz uso da palavra para as indagações e tendo como tempo três minutos, bem como, também, os expositores, igualmente três minutos, para a resposta.

Nós começamos, então, ouvindo o Dr. Marcos Freire, presidente da Caixa Econômica Federal.

Com a palavra o Dr. Marcos Freire.

O SR. MARCOS FREIRE: – Sr. Presidente Dirceu Carneiro e demais Constituintes aqui presentes, a Caixa Econômica Federal atende o convite feito com uma grande satisfação, até porque tem uma longa experiência no setor específico da habitação e, correlatamente, no que diz respeito ao desenvolvimento urbano e através do depoimento que aqui possa prestar o seu presidente mas, sobretudo, o testemunho do Sr. Ministro Flávio Peixoto que já exerceu a titularidade do Ministério de Desenvolvimento Urbano, o Dr. Teobaldo Machado, atual diretor de Saneamento e Desenvolvimento Urbano, que, talvez, pudéssemos contribuir nessa troca de idéias, junto àqueles que têm a grande responsabilidade de erigir uma nova Constituição para o Brasil. Evidentemente, dentro da problemática nacional, a questão urbana se apresenta como das mais graves e das mais importantes, não só, por sinal, no Brasil, mas em todo o continente Sul-americano. Nós sabemos das condições sócio-econômicas da América Latina, o índice demográfico, a má distribuição de renda – tudo isto criando um contexto adverso no que se refere às condições de vida do homem. E o Brasil não foge, apesar da sua grandeza, da sua posição, hoje, como uma das economias mais crescentes do mundo, apesar disto temos, neste contexto social, o drama enorme da questão social. Bastaria lembrar esse processo de urbanização que se deu de uma maneira realmente excepcional, talvez há 40 anos tínhamos mais de

dois terços da população brasileira na área rural e que, hoje, houve uma inversão completa desses fatores. As estatísticas comprovam que apenas um terço se encontra na área rural, cerca de 70% na área urbana e a continuar essa progressão, talvez, ao final do século, tenhamos 15% ou 16% apenas no campo. E se os problemas, hoje, já são de suma gravidade, o que dizer se não houver medidas de profundidade que possam mudar o rumo das coisas. Sem dúvida alguma, essa questão urbana deve merecer uma enorme preocupação dos responsáveis pela vida política deste País e louvo, assim a iniciativa desta Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, quando procura ouvir, debater e discutir numa troca democrática de idéias, àqueles que, nesse ou naquele setor, têm tratado da matéria.

Nós, antes de iniciarmos, a nossa exposição, conversávamos com o Constituinte José Ulisses de Oliveira, Relator da matéria, e S. Ex.^a, exatamente, mostrava das dificuldades de que, muitas vezes, boas leis tenham sido aprovadas pelo Congresso Nacional em face das arguições de inconstitucionalidade para a União tratar da matéria referente ao desenvolvimento urbano. E como S. Ex.^a acentuava, na oportunidade, é preciso que essa nova realidade que é desse processo de urbanismo galopante, criando toda a série de males de problemas de ordem urbana, de ordem social e de ordem econômica, possa ter tratamento, pelo menos em suas linhas mais gerais, um tratamento uniforme por parte da União e não ficar na dependência exclusiva de um disciplinamento urbano por parte do município. Tenho uma posição que muito defendo, desde quando era integrante do Poder Legislativo, fosse da Câmara dos Deputados, fosse do Senado Federal, de que a Constituição não pode ser casuística, não pode ser detalhista. Ela não pode se converter num regulamento – tantas e tantas matérias que existem no atual texto da Constituição de modo indevido, incabível. O disciplinamento, por exemplo, do próprio Poder Legislativo, mostra que chegamos a um extremo de termos dispositivos que seriam anti-regimentais da própria Casa integrante do Poder Legislativo do que de uma Constituição. Então, longe de mim estaria, agora, defender que a Constituição passasse a regulamentar aquilo que diz, diretamente, respeito a questão urbana mas, ao mesmo tempo, talvez, essa preocupação dos atuais Constituintes de não ignorarem o problema da questão urbana no próprio texto constitucional, seja válido desde que se trate apenas da consagração de certas diretrizes, de certos princípios que possam constituir parâmetros, pontos referenciais, para posterior legislação. Esta, sim, poderá estruturar, disciplinar, mais especificamente, a questão urbana de acordo com as competências sejam da União, dos Estados ou dos Municípios. A Caixa Econômica Federal, já com essa sua nova amplitude de ter incorporado o extinto BNH, tem um acervo grande de experiência, tem uma cultura, tem conhecimentos técnicos. É muita coisa que está inerentemente ligada à questão urbana que mesmo estamos com a presença, como já registrei, de um diretor de uma área específica de habitação e outro da área de saneamento e desenvolvimento urbano e, evidentemente, que o problema habitacional, hoje, não pode se restringir à construção da moradia. Ela se insere dentro de um contexto mais amplo

em que a solução de outros problemas específicos faz parte dessa problemática habitacional e, talvez, por não se ter levado tão na devida conta esses outros aspectos dessa problemática do desenvolvimento urbano é que tantas distorções e tantos desvios possam ser apontados na política habitacional do próprio governo. A falta, talvez, de uma política habitacional, no sentido mais amplo, levando em consideração todas as variáveis que interferem no problema da moradia tenham permitido anomalias no equacionamento do problema habitacional brasileiro, soluções muitas vezes fragmentárias, parciais, não levavam em consideração o todo, muitas vezes, para exemplificar, conjuntos habitacionais construídos sem a necessária previsão do saneamento, ou do arruamento, ou do esgoto sanitário, ou do abastecimento d'água, tudo isto deformando, tudo isto agravando o problema habitacional que deveria ser resolvido através de uma solução conseqüentemente plena e integral. Este registro que faço, aqui, não permite que na nossa exposição se possa detectar nenhuma tonalidade pessimista. Acho que avanços importantes foram dados no equacionamento do problema. Acredito que no Brasil e em toda a América Latina o problema educacional tem uma gravidade tão grande que, embora se possa defender, como eu até defendo, de que o Estado tenha que encontrar meios de, por vezes, subsidiar aqueles que deverão ter assegurado o seu direito fundamental de moradia. No entanto, não vamos poder imaginar que o Estado possa resolver, através de verbas orçamentárias, esse problema da moradia. Seria uma soma tão grande de recursos, que tudo que o Estado arrecadasse não daria para solucionar esse problema habitacional e, por isto mesmo, a criatividade do nosso povo permitiu que se engendrasses certos mecanismos que servissem de captação de recursos da própria sociedade para ajudar a solução do problema habitacional brasileiro e é assim que, hoje, temos duas grandes fontes, através das quais se conseguem recursos para o enfrentamento dessa questão habitacional: a poupança voluntária, através, sobretudo, das cadernetas de poupança, que têm se constituído num dos instrumentos de grande captação nacional, caderneta de poupança que não só tem oferecido um lastro de segurança razoável, poderíamos dizer, excepcional mesmo, aos poupadores como, apesar dos avanços e dos recuos e dos altos e dos baixos da nossa política econômico-financeira, tem apresentado das melhores retribuições e remunerações àqueles que fazem aplicações financeiras. Por outro lado, um outro tipo de poupança – essa não voluntária mas compulsória – através do FGTS, de tal forma é que se pode arrecadar grandes volumes de recursos que têm exercido um papel importante para a melhoria do sistema habitacional brasileiro. Se levarmos em consideração que das nove regiões metropolitanas, ocupam apenas 0,48% do total do território nacional, e que nessas nove regiões metropolitanas moram 35 milhões de habitantes, que conseqüentemente abarcam 29% da população do País, nós veremos o porquê da atuação e da Caixa Econômica Federal na área urbana. E a isso dá a dimensão do problema. Praticamente um terço da população do País está nessas nove regiões metropolitanas, que ocupam 0,48% do total do nosso território. Foi com essa preocupação que a Caixa Econômica, como Caixa ou

como BNH, anteriormente, construiu nestes últimos vinte anos cerca de 4,4 milhões de habitações, um número razoavelmente grande, mas extremamente insuficiente para nossa demanda habitacional. Por outro lado, três mil municípios tiveram implantado o sistema de abastecimento de água, representando investimentos da ordem de 330 bilhões de cruzados. A dimensão desses números, no entanto, mostra que longe, mas muito longe mesmo, estamos de podermos apontar uma solução a curto e mesmo a médio prazo para o problema habitacional brasileiro. Até mesmo porque me parece que essa questão urbana, com a sua complexidade, não é questão isolada, ela se insere dentro de um panorama muito conturbado da nossa realidade. Quando, por exemplo, a Constituição prevê a hipótese de desapropriação de terras na área rural, a desapropriação de títulos da dívida pública para resolver o problema agrário, eu não sei se isso não está intimamente ligado ao problema urbano, porque em menos de meio século houve uma inversão. Daí apontarmos este índice: se antes dois terços da população estavam no interior, na região agrícola, hoje esses dois terços estão nas cidades. Então eu me pergunto se o problema urbano poderá ser resolvido se não for resolvida a questão agrária, se merece um dispositivo especial no texto constitucional para se enfrentar com mais viabilidade o problema da reforma agrária, se não cabem também, e acho que este é um tema em tomo do qual os Srs. Constituintes terão muito que discutir, dispositivos especiais, que digam respeito à própria reforma urbana, e se temos que fazê-la dentro das soluções clássicas que vêm sendo adotadas. Não sei quando o País encontraria a solução para a questão urbana, nela incluída a habitação, saneamento e o próprio desenvolvimento urbano. Então são coisas sobre as quais talvez os meus colegas de diretoria pudessem dar a sua contribuição, eles que estão na área específica da habitação, do saneamento e do desenvolvimento urbano. Mas eu estou certo que, refletindo ainda mais profundamente sobre a questão urbana, sobre questão agrária, nós chegaríamos até mesmo ao questionamento das próprias bases do sistema econômico nacional, porque na verdade tudo isso gira em tomo da propriedade, o que é propriedade, o sentido da propriedade. Então, qual vai ser a orientação do Constituinte brasileiro na nova Carta que vai ser erigida? E mesmo admitindo-se, como tudo leva a crer, que vai ser a consagração da propriedade privada no regime de livre iniciativa, mesmo aí, que limitações, que condicionamentos o Constituinte vai impor à propriedade privada? Se a propriedade privada está consagrada, mas sempre condicionada à função social, será que apenas o latifúndio se contrapõe à função social da propriedade? Será que terrenos desocupados, não utilizados, que ali estão, através muitas vezes de gerações sucessivas, na expectativa de uma valorização indevida, de uma especulação, será que não caberia aí também a previsão de que esse prédio, esse imóvel urbano também não está exercendo a sua função social e, conseqüentemente, sendo anti-social, caberia a previsão de instrumentos para dar função social ao imóvel urbano não devidamente utilizado? Então, são questões para as quais evidentemente não temos aqui a pretensão, num campo doutrinariamente tão controverso, de ter as solu-

ções, mas que o Constituinte, por certo, vai ter que enfrentar, vai ter que se aprofundar, e sobretudo não vai poder ignorar, não enterrando a cabeça na areia, durante o vendaval, para deixar a situação no desconhecido. Mas, ao mesmo tempo, também não pode cair, parece-me no outro extremo, deve ter princípios gerais, deve ter diretrizes e não deve jamais cair no regulamentar, no regimental. Portanto, entre esses parâmetros, que servem de pontos referenciais, é que terá que se situar o Constituinte, logicamente girando dentro do eixo fundamental no que diz respeito à questão agrária e à questão urbana da propriedade. Mas, sem dúvida alguma, não retrocedendo no tempo, para admitir a propriedade absoluta, como direito em si mesmo, que não levasse em consideração o interesse social do contexto em que o indivíduo se insere.

Portanto, o que me parece é que a Caixa poderia dar aqui, poderá dar – nossos diretores e o Presidente ficam à disposição dos Constituintes – talvez alguns exemplos de buscas desesperadas da multiplicação dos peixes; com recursos sempre limitados, procura cada vez mais beneficiar o maior número de pessoas buscando muitas vezes soluções alternativas, talvez sacrificando o direito de dar a alguém uma moradia completa, perfeita e acabada, procura proporcionar à grande massa a possibilidade de um pedaço de terreno, no qual possa construir amanhã, quando e como as suas condições financeiras o permitirem, aquilo que poderia parecer de início um casebre. Talvez o poder público opte pela oferta de um pedaço de terra e não de um pedaço de casa. Ainda outro dia eu recebi a visita do Deputado Luiz Henrique, atual líder do PMDB na Câmara dos Deputados, e ele advogava uma solução outra que não aquelas convencionais de conjuntos habitacionais enormes, muitas vezes desumanos. O Deputado Luiz Henrique dizia que era preferível o financiamento para a aquisição de uma grande área de terreno, devidamente urbanizada, pois ali se colocava o ponto de água, o ponto de luz, o esgoto sanitário. Vendiam-se os lotes, puros lotes, e então caberia ao adquirente ir depois fazendo o seu embrião de casa, ir desenvolvendo esta casa-embrião. O constituinte Luiz Henrique me dizia que fez assim lá na cidade que ele dirigiu, e hoje, de uma área de terreno que ele urbanizou, existem 1000 lotes devidamente com as casas que foram construídas **a posteriori** pelos adquirentes, lá em Joinville. São soluções alternativas. A Caixa oferece financiamento nesse sentido. Aí não se insere nem na área do Dr. Flávio Peixoto, não é nem na Diretoria de Habitação, porque nesse financiamento não inclui financiamento de construção, é um financiamento para os lotes urbanizados. Isso é apenas para demonstrar o esforço do poder público, através de órgãos da administração indireta, e de tentar reduzir o fosso entre a necessidade de moradia e a oferta de moradia através de financiamentos por parte do Estado. Evidentemente que matéria dessa natureza não vai ser consagrada a nível constitucional. É apenas um testemunho de esforços que vêm sendo feitos pelo Governo. E como eu dei esse exemplo, inúmeros outros exemplos poderiam ser aqui especi-

ficados pela Caixa, através de seus diretores. A minha convicção primeira é a importância com que matéria dessa natureza seja debatida. Registro aqui a importância, nessa estrutura democrática de como funcionará a Constituinte, da existência da Subcomissão de Questão Urbana. Eu acho que essa consciência, essa conscientização da importância da questão urbana, no mundo de hoje, num País como o nosso já é um avanço, porque as coisas se deram mais ou menos improvisadamente, de tal forma que o Governo federal não tinha nem como intervir muito nessa questão do desenvolvimento urbano, até por deficiência do atual texto constitucional. Então, essa conscientização e essas iniciativas por parte dos Constituintes brasileiros não de ser ressaltadas como um ponto já muito positivo, até independentemente das soluções que venham a ser buscadas. Mas já há consciência do problema, a demonstração da vontade de se tentar equacionar positivamente o problema. Tudo isso, sem dúvida alguma, tem de ser elogiado por parte daqueles que têm a satisfação de dar a sua contribuição ao Constituinte brasileiro. Portanto, agradeço ao Presidente da Subcomissão e aos Srs. Constituintes a oportunidade, e aqui nós ficamos à disposição, Caixa, mas os Diretores de Habitação e Hipoteca e Desenvolvimento Urbano, dos Srs. Constituintes, certos de que na Constituição futura, que deve tentar realmente abrir novos caminhos para o equacionamento dos problemas brasileiros, se os constituintes consagrarem algumas diretrizes básicas, que permitam, amanhã, ao legislador ordinário, melhor clarear esse problema do desenvolvimento urbano, terão sem dúvida nenhuma prestado um grande serviço à sociedade dos nossos dias. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos ao Dr. Marcos Freire a exposição. Passamos então, a ouvir o Sr. Antônio Rabelo, da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos.

O SR. ANTÔNIO RABELO: – Sr. Presidente, membros da Mesa, Srs. Constituintes, em primeiro lugar eu queria transmitir as desculpas do Dr. Telmo Magadan, que estaria vindo para cá para estar presente neste debate, mas infelizmente teve que ir ao Ministério do Planejamento, e nos pediu que o substituísse.

Em relação a EBTU e aquilo que dentro da EBTU nós viemos trabalhando em relação à Constituinte, eu gostaria de colocar que alguns trabalhos estão sendo feitos dentro da casa, como também outros trabalhos junto a organismos locais, e com a ANTP, que é a Associação Nacional de Transportes Públicos.

Nós entendemos que na Constituição as políticas públicas devem estar voltadas fundamentalmente para a definição de mecanismos que garantem a prioridade das questões sociais coletivas. Dentro desse contexto, a questão urbana é dos aspectos fundamentais, e é onde essas componentes, essas variáveis se expressam de maneira mais clara. Nós estamos falando de quase 100 milhões de habitantes, que só na nossa área específica, que é transporte urbano, nós falamos de aproximadamente 70 a 80 milhões de pessoas que se deslocam diariamente nas nossas cidades. O transporte é uma variável apenas da questão urbana, e nós entendemos que essa questão tem

ser tratada como um todo. Neste sentido, é muito importante que a Constituinte permita o desenvolvimento de mecanismos que viabilizem a racionalização dos organismos e dos instrumentos públicos que permitam uma maior descentralização da administração dos diversos setores que compõem a problemática urbana.

Eu acho que vale a pena colocar também, já na Nova República, a criação do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, que foi um avanço muito importante nessa procura de viabilização do tratamento da questão urbana num contexto mais amplo, onde ela não seja tratada como uma visão setorial, mas dentro de uma perspectiva mais ampla da política de espaço e de uma política econômica.

Eu vou pedir licença aos Srs. Constituintes para ler alguns pontos, que nós colocamos como essenciais nos documentos que vimos redigindo na EBTU, a respeito de pontos que nós entendemos deverão ser levados aos membros da Assembléia Nacional Constituinte. No caso específico de transportes urbanos, nós relacionaríamos dois pontos essenciais: a questão da tarifa de transportes, que hoje é um problema gravíssimo das nossas cidades, e a questão do desenvolvimento tecnológico.

No caso das tarifas, os Srs. Constituintes têm acompanhado seguidamente as greves e os problemas por que passam os usuários do transporte urbano, eu gostaria de ressaltar que desses 70 a 80 milhões de pessoas, a que eu referi anteriormente, a grande maioria, em tomo de sessenta milhões de passageiros, de usuários, utiliza o transporte coletivo por ônibus, que hoje em dia se encontra em condições precaríssimas, estou vendo aqui o Prefeito Manoel Castro, de Salvador, que viveu esse problema de perto, e sabe o que isso significa para as populações urbanas. Neste momento que estou falando, eu tenho um dado aqui: as tarifas de transportes urbanos nas cidades brasileiras, recentemente, subiram em percentuais que variam de trinta a cem por cento. Hoje mesmo, para que os Srs. Constituintes tenham uma idéia, em Natal, a tarifa passou de 1.35 para quatro cruzados, ou seja, um aumento de 85%, mas existem casos mais dramáticos, onde a tarifa atinge oito cruzados, com aumento de 100%, como é o caso de Brasília, de São Paulo, e percentuais que vão a 114%, como na cidade Macapá, ou mesmo de 150%, em Boa Vista. Isso, contudo, de uma certa, forma não resolve o problema. Depois desses aumentos que começaram acontecer a partir de março, todos essas cidades estão reivindicando novos reajustes. Com a situação econômica atual, esses reajustes vêm sendo solicitados quase que mensalmente.

Agora vale a pena colocar que no caso dos transportes urbanos a questão tarifária não é apenas uma questão de administração do setor de transportes. Ela é também uma questão que tem que ser colocada no contexto mais amplo da estrutura brasileira, e na estrutura do salário dos usuários de transportes urbanos.

Eu vou-me permitir dar alguns dados posteriormente, apenas antes eu queria fazer dois breves comentários sobre esses dois pontos que nós consideramos essenciais.

No caso das tarifas, nós entendemos que os gastos do cidadão com o sistema, que estão restringindo a sua condição de **acessibilidade** aos

espaços da cidade e aos valores essenciais da vida urbana, é um ponto fundamental que a Constituinte deve aprofundar o máximo possível. Por outro lado, isso aí deve estar gerando também uma contradição com os princípios fundamentais da própria Constituição atual, que é o direito do cidadão de ir e vir.

Os aspectos referentes à questão tecnológica vale colocar que a defasagem tecnológica que está sendo criada a partir da falta de investimento nos aspectos de desenvolvimento de novas tecnologias e de implantação de sistemas de maior capacidade das cidades brasileiras, pode evoluir para uma situação bastante grave na perspectiva sócio-econômica das cidades e no desenvolvimento macroeconômico do País.

É preciso entender o transporte como um setor chave da economia, que está intimamente relacionado com a questão da soberania nacional, cuja situação setorial pode levar a um aumento da dependência, com repercussão sobre pelo menos 70% da população.

Voltando à questão tarifária, o aspecto fundamental que nós entendemos deve ser considerado na Constituinte, é que o modelo operacional do sistema tem que ser repensado, pelas seguintes razões: citei anteriormente, o problema é estrutural. Não é fundamentalmente de salário, mas é, sobretudo de tarifa. É importante que se diga que a tarifa brasileira é uma das menores do mundo. Por mais que fossem feitos investimentos em infra-estrutura e na melhoria das condições de operação desses sistemas, mesmo que se atingisse uma repercussão, digamos, de 50% sobre o custo da passagem de transporte urbano, o que é considerado quase impossível, as tarifas continuariam mesmo assim elevadas em relação ao salário das populações usuárias. Nós estamos falando de população usuária de transporte por ônibus, que é, sobretudo as populações periféricas, portanto populações de baixa renda. Isso está conduzindo ao subsídio, que já é tido como inevitável pela maior parte dos setores que administram essa questão, e que de fato já vem acontecendo em algumas cidades. É o caso de Brasília, por exemplo.

Já se fala também na perspectiva da estatização. É importante que se diga que o País não tem como suportar um processo dessa natureza num curto prazo. Além do mais, isso pode ser uma faca de dois gumes, na medida em que se parte para um processo dessa natureza, pode-se estar dificultando mais ainda a solução de um sistema a curto prazo, e talvez até beneficiando alguns setores que hoje são tidos como ineficientes na operação do sistema e que gostariam muito que um processo dessa natureza se desenvolvesse, o que viabilizaria a passagem de empresas, hoje consideradas deficitárias, para a gestão do setor público. Isso retoma a questão que nós colocamos inicialmente, da evolução para um processo de modernização, do repensar essa questão de um modelo de operação dos transportes coletivos.

Em São Paulo, há algum tempo, durante o Governo Franco Montoro, os organismos públicos que atuam nos transportes urbanos adotaram uma frase que eu acho que repercutiu muito bem, não só na esfera local, mas, hoje, mesmo a nível nacional: "O transporte é um direito do cidadão

e um dever do Estado." E dentro dessa perspectiva que se precisa rever a questão da operação do sistema de transporte coletivo no sentido dessa modernização, e nesse contexto se deve repensar a questão da propriedade do sistema. Esse é um aspecto que nós entendemos pode ser levantado a nível da Constituinte, e, assim, questões essenciais, como a renovação da frota urbana, que hoje está completamente deteriorada. Para que os Srs. Constituintes tenham uma idéia, a teoria admite uma idade média dos nossos veículos em torno de sete anos. Hoje, as cidades que estão em melhores condições, já operam com veículos com idade média de seis a sete anos, e a maior parte já ultrapassou essa relação em muito. A própria questão da manutenção desses veículos, como as tarifas não suficientes para cobrir a operação do sistema no seu conjunto, a maior parte das empresas vem operando em condições extremamente deficientes de equipamento e fora dos horários, com quantidade menor de veículos sendo utilizados nos horários de maior demanda. Também em relação a esse aspecto, um transporte mais digno deve ser dado ao cidadão, e isso não está ocorrendo.

Os subsídios sejam eles diretos ou indiretos, poderiam ser tratados dentro de um contexto dessa natureza e poderiam ser entendidos também dentro de um quadro mais dinâmico, onde as responsabilidades possam ser divididas entre Estado e setor privado.

No Estado moderno, os governos locais têm de ter garantias às suas partes sobre a manutenção e operação de um bem essencial para a população, e o setor privado tem de possuir as condições de operar, com lucro, esse sistema. Isto leva fatalmente à prática do subsídio. Mas, se bem equacionado, o Estado estará subsidiando o patrimônio público, portanto, o cidadão, ao contrário de subsidiar a ineficiência, como se observa atualmente em alguns sistemas.

O empresário, por sua vez, deverá ter o direito de obter lucro e assegurar as condições de planejar o desenvolvimento de sua atividade.

Com relação à questão da tecnologia, nós entendemos que o transporte urbano tem que ser compreendido como um dos principais setores da economia. Evidentemente, que um setor que atinge a quantidade de usuários que os transportes urbanos atingem, e que gera a quantidade de empregos a nível da produção de equipamentos e de implantação de infra-estrutura, sem considerar os empregos do pessoal que operam esses sistemas, empregos relativos à gestão do sistema, tem importância muito grande num País como o nosso, que teve a sua urbanização tão acelerada. São milhões de pessoas se deslocando por dia, exercendo um dos direitos fundamentais da cidadania. São milhares de empregos gerados direta, e milhares, talvez até milhões, gerados indiretamente com cada intervenção que se faça no setor, seja a nível de equipamento ou de infra-estrutura. É preciso que se assegurem níveis de investimento no setor, visto que estamos atualmente a reboque de uma urbanização incontrolável, para evitar alguns pontos que hoje estão se caracterizando, como, por exemplo, a falta de investimentos em infra-estrutura, que está levando a um agravamento das condições atuais, consideradas pelos próprios usuários como indígenas,

de transportes e a custos mais elevados de deslocamento.

Outro aspecto é que a falta de investimento em novas tecnologias estão conduzindo, a curto prazo, ao aumento da dependência tecnológica e, em consequência, a investimentos volumosos, no futuro, na importação de novos sistemas.

Está também se observando um volume elevado de desemprego no setor em função da urbanização rápida e das perspectivas em determinado momento e se preparou para atuar na questão de equipamentos de transportes urbanos, com base em demandas que já existem e que existem, mesmo demandas projetadas. Aí vale um dado que é muito importante. Dez cidades brasileiras, nos próximos anos, terão seus corredores saturados a nível de operação de transportes por ônibus. Isso está gerando um desemprego significativo nas indústrias que estavam preparadas para atender a projetos dessa natureza. É importante que se diga que o Brasil hoje domina tecnologia suficiente para investir tanto em sistemas de menor capacidade como em sistemas de capacidade significativa, como as do metrô Rio e São Paulo. E, apenas como dado, o metrô de São Paulo hoje já tem 98% de índice de nacionalização.

Outro dado importante é que no setor ferroviário, por exemplo, ligado ao transporte urbano, hoje em dia existe 85% de capacidade ociosa nesse parque industrial.

Um outro aspecto também importante, na questão do desenvolvimento tecnológico, é que as condições de deslocamento nas metrópoles continuam se agravando e gerando deseconomias significativas e qualidade de vida cada vez mais deteriorada.

Portanto, esses dois aspectos nós consideramos fundamentais na discussão de qualquer documento que pretenda subsidiar a ação dos Srs. Constituintes.

E, por último, gostaríamos de colocar também que essas questões todas, dentro de uma visão integrada do tratamento da problemática urbana, é fundamental que se tenha em mente a perspectiva de mecanismos que garantam uma descentralização eficiente dos recursos e das competências, não só no tratamento da problemática urbana como um todo, como já foi citado, mas, no nosso caso específico, no tratamento das questões dos transportes urbanos. A EBTU já vem praticando isso com relativo sucesso. Hoje em dia, investimentos significativos da empresa são voltados para a formação de recursos humanos e para o desenvolvimento de organismos locais. São diversas as cidades hoje que possuem organismos significativamente competentes para administrar os transportes urbanos, o que tem levado a empresa a viabilizar a implantação de seus programas em prazos relativamente curtos.

Eu me permitiria ler um pequeno texto que foi redigido com relação a esse item:

"Um dos temas mais importantes para o tratamento da questão urbana na Assembléia Nacional Constituinte é a organização nacional, principalmente no que diz respeito à definição de competências dos três níveis político-administrativos: os aspectos de organização do espaço e distribuição dos tributos e recursos. O necessário aperfeiçoamento da atuação do Poder Público passa pelo estabe-

lecimento, a nível da Lei Maior do País, de bases, sobre as quais se organizará a estrutura institucional, distribuindo-se competências entre as esferas local, estadual e federal, ou seja, os fundamentos de realização de uma política integrada de desenvolvimento urbano e regional a longo prazo. O processo de descentralização é um instrumento para se alcançar não apenas maior eficiência administrativa mas também maior justiça social."

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos ao Dr. Antonio Rebelo a exposição.

Passamos agora a palavra ao representante do Conselho de Desenvolvimento Urbano, Dr. Gervásio Cardoso.

O SR. GERVÁSIO CARDOSO: – Sr. Presidente da Mesa, Srs. Constituintes, primeiramente, eu gostaria de agradecer à Subcomissão da Questão Urbana e Transportes a oportunidade que concedeu ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano para que aqui viesse trazer algumas contribuições relativas à questão urbana de uma maneira geral sobre alguns aspectos inerentes à nova Constituição.

Os dados e conteúdos do documento que vou apresentar não constituem minha opinião pessoal, mas trabalhos resultantes de comissão técnica formada no âmbito do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano. Neste documento, inclusive apresentado, de uma maneira geral, pelo Sr. Ministro do Desenvolvimento Urbano, Deni Schwartz, que aqui esteve, temos algumas sugestões que vão abranger efetivamente três Comissões que compõem a Constituinte. Na Comissão de Organização do Estado, são assuntos que tratam da estrutura territorial da Federação, a organização geral do País com base na regionalização. Existe uma proposta dentro dessa Comissão de Organização do Estado, de estabelecimento das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas e algumas considerações sobre a distribuição de competências entre a União, os Estados e Municípios, no que se refere à problemática urbana.

Na Comissão de Sistemas Tributários, também o documento fez algumas considerações e apresenta algumas propostas sobre a questão urbana dentro do sistema tributário, que é uma matéria diretamente ligada às questões urbanas, quer dizer, o problema tributário está diretamente ligado ao desenvolvimento urbano de uma maneira geral.

Para a Comissão de Ordem Econômica, a que esta Subcomissão da Questão Urbana e Transporte faz parte, nós trouxemos alguns pontos que o Conselho considerou importantes e que, como é um trabalho de comissões técnicas de um órgão, eu me permitiria ler algumas das proposições:

"A primeira proposta se refere à necessidade de se incluir no texto constitucional disposições sobre o regime da propriedade imobiliária urbana. A justificativa se refere à necessidade de estabelecer um conceito de propriedade imobiliária urbana e a formulação de novos instrumentos jurídicos que permitam maior controle do Poder Público sobre a propriedade privada. Em trabalho reali-

zado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, o Jurista Eurico Andrade Azevedo afirma que o conceito que temos hoje do direito de propriedade é um conceito que veio do Direito Romano, ou seja, "o direito de usar, gozar, dispor das coisas e reivindicá-las de quem injustamente as detenha". E o art. 524 do Código Civil, este conceito, no entanto, está inteiramente superado. A propriedade imobiliária no Direito Romano era uma propriedade agrária, de estrutura muito simples, relacionada com a auto-suficiência da empresa agrícola e com independência quase total dos serviços coletivos ou públicos. Este conceito já não é mais adequado aos nossos dias. Ao longo do tempo foi-se produzindo uma erosão normativa tradicional do direito de propriedade. O domínio já não é absoluto, mas condicionado a limitações de interesse geral. No decorrer dos anos, foram sendo promulgadas leis que, de uma forma ou de outra, comprimiram o direito de propriedade. O Código passou a autorizar a exploração do subsolo por pessoas que não o proprietário. O Código de Águas estabeleceu o interesse coletivo na utilização das águas, que não podem ser exploradas unilateralmente pelo proprietário, desde que isso acarrete prejuízos a terceiros. De igual modo, o Código Civil tomou imune ao corte determinados tipos de árvores em áreas verdes, que devem ser preservadas.

Verifica-se, assim, que já não se pode falar de um direito de propriedade abstrato, de caráter pleno e absoluto. Já não temos uma propriedade, mas, sim, propriedades: propriedade agrária, propriedade imobiliária, propriedade intelectual, propriedade industrial. Temos que conceber agora a propriedade urbanística. O que caracteriza a nova propriedade é uma perspectiva inteiramente diferente. E a da descoberta de que o contexto em que ela se acha inserida é muito mais amplo do que o interesse privado de seu titular. O interesse público do conjunto prevalece ou deve prevalecer sobre o interesse privado. E o que colocou em relevo esta idéia do conjunto foi o plano urbanístico. A propriedade privada tomou-se apenas uma parcela de uma área muito maior que é a zona ou setor em que ela se encontra. Assim, já não há um conceito abstrato e igualitário da propriedade urbana, porque o plano urbanístico caracteriza, em cada parcela de terreno, um tipo específico de utilização e determina ainda outras restrições especiais. Hoje, a tutela fundamental do direito deve voltar-se para o todo e não para a parte.

Em face do que foi exposto, podemos chegar ao conceito de propriedade urbanística, cujas características principais são as seguintes: a propriedade tradicional traduzia-se simplesmente no plano horizontal. Daí a necessidade de se precisar com clareza os confrontantes na hora da transmissão dos respectivos títulos. A propriedade urbanística apresenta uma terceira dimensão. É uma propriedade que poderíamos dizer cúbica, ou seja, o proprietário só pode construir acima e abaixo do solo de acordo com o plano urbanístico. A altura e a profundidade passam a constituir valores intrínsecos dessa propriedade. Segundo, a propriedade urbanística e teleológica, quer dizer, o plano determina o uso que se pode dar ao terreno – residencial, comercial etc. – ou ainda o número de habitações que podem ser construídas. Terceiro, a propriedade urbanis-

tica possui, também, um caráter temporal. Isto significa que o seu conteúdo é dado pelo plano e, como o plano é mutável, segue-se que também ela é mutável. Quarto, a propriedade urbanística implica também em obrigações de fazer, podendo, inclusive, constranger o proprietário a edificar, sob pena de ser expropriado pelo Poder Público. A propriedade urbanística é uma propriedade formal, isto é, recebe a sua forma do Plano de Desenvolvimento Urbano. Assim, é indispensável que o título de propriedade caracterize também as determinações que o plano estabelece para a zona em que se localiza. E, finalmente, essa propriedade urbanística está intimamente vinculada aos serviços públicos que a servem, de tal forma que o seu proprietário é obrigado a custeá-los, ainda que deles não se utilize, como por exemplo a caixa d'água."

Desta justificativa, sugerem-se três artigos para a Constituição:

Art. 1º A propriedade e a utilização do solo urbano obedecerão às exigências fundamentais da ordenação urbana e ambiental expressas nos planos urbanísticos, bem como às relativas à habitação, transportes, saúde, lazer, trabalho e cultura da população urbana.

§ 1º Cumpre às autoridades municipais e às das aglomerações urbanas e regiões metropolitanas elaborar e executar, observadas as regras gerais da União e do Estado, os planos urbanísticos e de desenvolvimento urbano necessários à consecução das exigências mencionadas no **caput** deste artigo.

§ 2º Nas disposições dos planos urbanísticos e de desenvolvimento urbano, e respeitado o direito individual, o Poder Público poderá desapropriar imóveis mediante o pagamento de indenização em dinheiro ou títulos da dívida pública ate o montante do valor venal do imóvel para fins tributários.

Art. 2º A lei definirá as condições nas quais o titular da propriedade imobiliária urbana deverá ser compelido, em prazo determinado, a sua utilização socialmente adequada, sob pena de desapropriação por interesse social ou de incidência de medidas de caráter tributário.

Art. 3º Não poderá ser apropriado pelo titular do imóvel o valor acrescido comprovadamente resultante de investimentos públicos em área urbana ou rural. Em lei complementar serão definidos os critérios segundo os quais a entidade pública que houver feito investimentos recuperará a mais valia imobiliária, destinando-a a finalidade de caráter social."

Esta seria a primeira proposta.

"A segunda proposta se refere à desvinculação do direito de construir ao direito de propriedade. A justificativa está baseada no princípio de que o direito de construir pertence à coletividade mediante o poder público, que o concede em maior ou menor proporção ao titular do terreno, conforme o maior ou menor interesse social no empreendimento pretendido. Ela decorre também do fato de que é impossível desvincular a propriedade, urbana privada dos serviços e equipamentos públicos que definem o seu uso. Isso permite afirmar, registra Eurico Andrade Azevedo, que o desenvolvimento urbano im-

põe uma nova visão da propriedade. O seu conteúdo será estabelecido em decorrência do interesse comum, que objetiva o ordenamento da cidade e a melhoria da qualidade de vida do cidadão. Assim, a faculdade de edificar sobre um imóvel urbano ou a proibição de fazê-lo decorrem da função social da sociedade em relação ao meio urbano. Um dos aspectos fundamentais a esse respeito é a desvinculação do direito de construir do direito de propriedade, isto porque o solo urbano não é simplesmente a superfície da terra. Um hectare de terra rural sempre será um hectare de plantação. Não há como duplicá-lo, a não ser pela agregação de novos espaços naturais. Já o solo urbano desde que se aprimoraram as técnicas da construção civil, passou a ter uma elasticidade enorme. Pode-se obter hoje dezenas de vezes sua superfície natural, original, sem agregar-se outros espaços naturais. Daí a razão de se denominar "solo urbano" para os espaços novos superpostos à área do terreno edificado. As legislações de outros países já consagraram esse novo conceito de propriedade urbana, como a da Espanha, da França, Alemanha, Estados Unidos e outros."

Eu sei que é uma questão muito polêmica, mas está posta para discussão, como uma sugestão do Conselho, para que os Constituintes debatam e a levem para a Constituição, dentro dessa preocupação, aquilo que melhor se adaptar às condições brasileiras.

A terceira e última proposta está relacionada à questão da habitação, a justificativa é de que a questão da habitação aparece como reivindicação da moradia da população brasileira, como direito do cidadão e, como tal deverá merecer destaque da Comissão de Soberania e dos Direitos e Garantias do Homem e da Mulher. Esse direito, no entanto, é exercido, preferencialmente, em área urbana, já que mais de 70% da população brasileira habita em cidades. Assim sendo, a habitação não terá sentido se não estiver qualificada com os atributos peculiares da área urbana, dentre os quais se destacam o saneamento básico, o transporte, o sistema viário, os equipamentos de saúde e de educação, os espaços para recreação e lazer e as oportunidades de trabalho, entre outros, tratados de maneira articulada e integrada. Então, o artigo que se refere a esta proposta teria a seguinte redação:

"A questão da habitação deverá ser tratada dentro do contexto do desenvolvimento urbano, em conjunto com os demais aspectos urbanos, saneamento, transporte, sistema viário, uso do solo, propriedade imobiliária e urbana, saúde, educação, recreação e lazer e outros, como um conjunto de medidas articuladas entre si."

No geral, para esta Subcomissão da Questão Urbana e Transportes seriam estas as idéias mais diretamente relacionadas. Deixamos aqui a nossa contribuição e o nosso apoio à Subcomissão da Questão Urbana e Transportes. Como bem frisou o nosso Presidente Marcos Freire, só a existência desta Subcomissão na Constituinte já é um avanço em termos de conscientização da população e do poder público, de maneira geral, sobre a questão urbana.

Acho que, examinando a Constituição atual, me parece que, em momento algum, se refere à problemática urbana. Como sabemos, é uma Constituição com base ainda num país agrário, em que as questões rurais predominavam sobre as urbanas. E hoje não podemos desconhecer a importância da cidade no contexto do desenvolvimento do País como um todo, onde 72% da população acha-se concentrada em graves problemas. Há dificuldade tanto da população que ocorre à cidade e não encontra os serviços necessários à sua subsistência, como do poder público que, em face de uma urbanização extremamente acelerada, em rápido espaço de tempo, não conta com os recursos necessários para satisfazer os anseios e necessidades dessa população. Então, na pessoa do seu Presidente, Senador Dirceu Carneiro, gostaria de deixar a todos o nosso agradecimento por nossa participação aqui. Tenho o prazer de rever aqui um companheiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano, o Deputado Fontes, que tem contribuído muito para a discussão em geral da questão urbana. Temos o nosso Prefeito, com toda a experiência, o Prefeito Manuel de Castro. Tínhamos o outro prefeito que, para a felicidade do Ministério do Interior, e pesar desta Comissão, com toda a experiência do nosso ex-prefeito de Recife, deixou a Subcomissão. Temos, inclusive e principalmente, o próprio Presidente, que já foi um arquiteto com uma visão urbana e que teve uma experiência importante na cidade de Lages. Acho que esta Comissão tem uma importância muito grande e com homens com visão bastante concreta da problemática urbana brasileira e que, certamente, saberão, coletando uma série de contribuições da sociedade, de maneira geral, traduzir na Constituição da melhor forma em que o Brasil, a sua área urbana, seja, realmente, bem especificada, esteja de uma maneira mais clara possível.

Agradeço à Subcomissão, e coloco o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano à disposição da mesma, em caráter permanente, para um trabalho lado a lado e com toda a nossa intenção de acertar e contribuir.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos ao Dr. Gervásio as palavras.

Encerrada a parte de exposição dos nossos trabalhos, passamos, agora, para a parte dos debates, das indagações.

Com a palavra o Relator da Subcomissão, para as indagações iniciais.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Gostaria, primeiramente de dizer ao nosso Secretário do Conselho de Desenvolvimento Econômico, ao Presidente da Caixa que, hoje, o Brasil tem vários órgãos cuidando da questão urbana. Talvez fosse melhor ficar com um órgão só, perguntando, não sei se seria melhor. Hoje, temos o Ministério do Desenvolvimento Urbano. Temos a Empresa Brasileira de Transporte Urbano, que pertence a outro Ministério; também cuidando da questão urbana; tem a Caixa Econômica também que participa do desenvolvimento urbano, do financiamento urbano. São considerações, em princípio, para ver se um ou vários órgãos seria melhor e mais ágil para o desenvolvimento urbano.

Gostaria de perguntar ao Presidente da Caixa Econômica, o seguinte: antigamente, quem ge-

renciava o Fundo de Garantia de Tempo de Serviço era o BNH; hoje, quem recebe os depósitos, gerencia e aplica é a Caixa ou é o Banco Central?

O SR. MARCOS FREIRE: – Aproveitaria o questionamento posto pelo Constituinte José Ulisses Oliveira para dar um esclarecimento a respeito da indagação anterior.

No caso, não cabe à Caixa Econômica, a política do desenvolvimento urbano; é algo que se insere numa esfera maior do Ministério do Desenvolvimento Urbano. A Caixa Econômica é apenas um instrumento operativo do sistema financeiro de habitação, ao lado de outros agentes financeiros desse mesmo sistema. A Caixa tem um sentido mais amplo de instituição bancária, que tem várias linhas operacionais, inclusive no que diz respeito à habitação, a saneamento e desenvolvimento, a exemplo do BNH, que era um banco da habitação, Banco Nacional de Desenvolvimento. Havia apenas uma diferença: o BNH era um banco de segunda linha e, portanto, exercia sua atividade predominantemente através de repasses dos recursos do FGTS, enquanto a Caixa é banco de primeira linha. Agora conciliando as duas coisas, podendo fazer repasse e podendo fazer diretamente a aplicação. Por outro lado, a Caixa não constrói conjuntos habitacionais, propriamente. O que a Caixa faz é financiar projetos apresentados ou pelo setor privado ou pelo setor público. E aí cabe a nós a administração do FGTS, que é uma das fontes de financiamento da política habitacional, nesse sentido mais amplo, incluindo saneamento e desenvolvimento urbano, embora não seja o único, porque também tem a outra fonte, que é a caderneta de poupança. Mas, na verdade, os recursos do FGTS são administrados, hoje, pela Caixa Econômica Federal.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Sabemos perfeitamente que o sistema financeiro habitacional está assentado num tripé: fundo de garantia, caderneta de poupança e o retorno das prestações da casa própria. Sabemos também que quando a economia esta aquecida, não há recessão, todo mundo paga a prestação, há um aumento muito grande nos depósitos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Porém, em recessão, ou quando o País entra em dificuldades financeiras, tanto o setor público como o privado deixam de pagar ou de recolher, pelo menos em tempo hábil, o fundo. Há, então, uma queda nos recursos do sistema. Por sua vez, também cai o valor da casa própria e, em consequência, a procura por habitação como investimento, como propriedade, como bom negócio. Quando há recessão, também, o mutuário deixa de pagar o BNH, hoje seria a Caixa ou outro agente, porque o último pagamento que faz é da casa própria, paga primeiro o armazém, transporte ou a roupa. Então, quando a economia entra em recessão cai substancialmente o dinheiro nesse setor. Então, o investimento público, através do sistema, oscila muito, é dependente da economia nacional.

O Banco Nacional da Habitação criado foi muito criticado pelos empresários e vários setores da nossa sociedade porque não era um banco de primeira linha, mas de segunda linha, e deixou de operar com o Banco do Brasil, que é nosso sistema de crédito mais antigo e de grande respeitabilidade e operou com a Caixa Econômica. Mas, porque ele não era um banco de primeira linha,

foram criados vários agentes financeiros novos, sem tradição no mercado, sem o capital e aconteceu o que todos conhecemos, mas vamos repetir, que esses agentes autônomos quase todos foram à falência, dando prejuízo imenso à população brasileira e à Nação que teve que arcar com esses prejuízos.

Pergunto, no início quando foi criado o BNH, estou fazendo apenas considerações iniciais, o banco tinha uma finalidade explícita, financiar casas, prédios. Depois, com o decorrer do tempo, veio o financiamento para os órgãos públicos, através das Cohab e um pouco depois, ou simultaneamente, foi criado o financiamento de saneamento. Não sei em que época, pois, em 1955, foi o BNH, mas não sei em que época o banco começou a operar nesse setor de saneamento. E como era muito mais fácil o BNH operar através das prefeituras – e tem um prefeito aqui na minha frente – porque aplicava grandes somas numa só cidade, atingia politicamente a um Estado ou uma prefeitura e tratava só com esse agente público. Mas aí, eram canalizados bilhões de cruzeiros em detrimento da população que realmente detinha o direito, porque o dinheiro era dela, primeiro era poupança, segundo, era o seu Fundo de Garantia por Tempo de Serviço e dinheiro foi desvirtuado para o setor de saneamento que era obrigação da prefeitura, pois não foi essa a finalidade. Como não tenho conhecimento profundo sobre o assunto, gostaria de perguntar ao Dr. Teobaldo que já veio do BNH e tem um conhecimento, quando ele iniciou e qual é a percentagem em aplicação, não na Caixa Econômica que já aplicava anteriormente, só em habitação, mas no BNH e que conheço, milhares de financiamentos que foram recusados por falta de abertura de créditos sob a alegação que não havia recursos para conjuntos habitacionais, para financiamento da iniciativa privada em várias capitais brasileiras. Em várias reuniões de agentes da construção civil se debatia a falta de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, se debatia os recursos que o BNH não tinha para aplicar no setor, porém víamos, simultaneamente, governadores e prefeitos vindo a Brasília e obtendo somas fantásticas de financiamento para as grandes obras, principalmente, as capitais aonde se consumiam recursos que davam para construir novas cidades.

Gostaria de perguntar ao nosso diretor, qual é, em termos de aplicação num setor e noutro, quando é que o BNH começou a aplicar em saneamento, nessas obras de irrigação, enfim infra-estrutura das cidades?

O SR. TEOBALDO MACHADO: – O Dr. Ivan de Mendonça Pires é que é o superintendente de saneamento e que foi diretor do BNH na época específica de saneamento. Mas antes de ser criada a Diretoria de Desenvolvimento Urbano da qual era Diretor, a parte de desenvolvimento urbano era acoplada à Diretoria de Saneamento que fazia a infra-estrutura total.

A partir de dois anos atrás, é que a Diretoria de Engenharia e Saneamento foi dividida e criada a Diretoria de Desenvolvimento Urbano com programas de infra-estrutura urbana e dentro da linha de pró-morar. Quantos aos números orçamentários, até eu chegar ao BNH, também posso dizer ao deputado que fui presidente de uma companhia de habitação também e senti na própria pele a falta de recursos por questões políticas, eu era

do governo de oposição, no Paraná e quando chegávamos ao ex-BNH, as prioridades não eram as que eram de um programa de governo.

No ano passado, a área de saneamento do BNH girou em torno de 30% do orçamento – o Evandro poderia dar maiores detalhes sobre isso – e na área de desenvolvimento urbano chegou a 12% do orçamento global do BNH, com um orçamento de 23 bilhões de cruzeiros.

O SR. JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Gostaria de deixar claro ao Sr. diretor, o Dr. Teobaldo, que não sou contra que o BNH, hoje, a Caixa Econômica e os demais órgãos correlatos venham a financiar o desenvolvimento urbano e o saneamento, mas acho que seria supletivamente, quando houvessem recursos disponíveis, recursos que as iniciativas privadas, ou mesmo as prefeituras nas suas construções não tivessem condições de agilizar e aplicar, supletivamente. O que aconteceu é que houve uma paralisação, de uma certa época do Brasil para cá, do desvio da construção civil, porque os recursos estavam sendo desviados para um setor de competência da prefeitura. A infra-estrutura cabe ao município com seu dinheiro, ou alocando recursos em outros órgãos do Governo federal e não tirando dinheiro do trabalhador brasileiro para aplicar nas prefeituras em desenvolvimento urbano. Gostaria de ressaltar esse aspecto, embora não seja matéria constitucional, essa não foi decisão da nova República, foram outros os governos anteriores que fizeram essa modificação.

Com relação, ao que foi citado aqui a respeito da sugestão do Líder Luiz Henrique, se não me engano, a Caixa Econômica ou outros órgãos do BNH já financiaram lotes, e o programa chama-se PRODECOM, se não me engano.

O SR. MARCOS FREIRE: – O programa existia no BNH e continua existindo na Caixa.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Gostaria de perguntar ao Dr. Gervásio Cardoso de Oliveira Filho, meu conterrâneo de Minas Gerais, pois pela sua exposição a esta subcomissão, se não estou enganado, isso faz parte de um projeto, enviado ao Congresso Nacional; no Governo João Figueiredo, um princípio que me parece estar dentro daquele projeto, que foi aqui também enviado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano e esse projeto tinha até pareceres de Eli Meireles, do Miguel Reale, sobre a constitucionalidade porque foi argüida aqui uma inconstitucionalidade desse projeto, que foi arquivado, paralisado.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – O que ocorre, de fato, é que alguns conceitos aqui apresentados constam desse anteprojeto de lei, à época foi argüida a sua inconstitucionalidade, mas ele passou na Comissão de Constituição e Justiça, depois de debates e pareceres dos juristas Eli Lopes Meireles e Miguel Reale, ele foi considerado constitucional, ele passou na Comissão de Constituição e Justiça e no momento, ele se encontra na Comissão de interior com um substitutivo do Constituinte Raul Ferraz.

Então ele está em vigor, ainda, está tramitando na Câmara. O fato de ter sido apresentado pelo Governo passado, não lhe tira a validade e o mérito. É um projeto de mais alta importância que

pode ter alguns conceitos polêmicos. Para isso é que está sendo apreciado e debatido pelo Congresso Nacional, pois trará uma série de subsídios aos administradores municipais, aos prefeitos. Seria um instrumental jurídico básico para que os prefeitos pudessem desempenhar a contento o seu trabalho.

E um anteprojeto que está na Comissão de Interior, com um substitutivo. Para se ter idéia, ele tem em torno de 45 artigos e o substitutivo o transformou para 90 artigos, incluindo na matéria, inclusive, temas mais polêmicos ainda como a própria usucapião urbana.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Parece-me que aqui no Regimento da Câmara dos Deputados, quando o projeto não é aprovado numa legislatura ele é arquivado. E para continuar em pauta tem que ser reapresentado. Se não me engano o Regimento diz que quando o projeto não é aprovado dentro de uma legislatura, quando finda essa legislatura é arquivado automaticamente.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – Na verdade, não entendo do Regimento, mas acho importante. Já que o assunto foi tratado, eu gostaria de registrar a importância desse projeto e faço votos de que seja revigorado e discutido, dentro do Regimento, porque contém matéria de mais alta importância para a área do desenvolvimento urbano.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Agora, sobre as propostas que o senhor fez aqui, já existe a sua aplicação em várias partes ou cidades do Brasil, como o problema da Lei de Uso do Solo.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – Na verdade, existem alguns dos assuntos aqui apresentados, mas de uma maneira desarticulada, não constam da Constituição, são iniciativas próprias de alguns prefeitos de alguns Estados.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Já existe praticamente tudo a que o senhor se referiu aqui, pelo menos em várias capitais, o zoneamento onde se pode construir mais, onde se pode construir casas, quer região de hospital, quer região de hotel como aqui em Brasília, que para cada área de construção tem que haver uma área verde, o número de andares que podem ser construídos. Quer dizer, em quase todas as capitais, se não me engano já foi detalhado esse problema, muito embora variando de cidade para cidade. Logicamente uma cidade industrial tem um tipo de uso do solo, uma cidade à beira mar é outro tipo, uma metrópole é diferente.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – É, esses são os códigos de obras que todas as prefeituras têm.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Com relação a esse problema de ocupação de solo, o que se pode fazer é um código só para cada região metropolitana. Quer dizer, uma lei de uso para cada região metropolitana, faria-se uma só vez.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – São legislações específicas para cada caso. Agora o que é importante é que se dê um tratamento a nível de construção, um tratamento geral definindo a competência dos três níveis de Governo.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Mas quando o senhor se refere a lei coercitiva para construção.

Isso assim teoricamente. Mas já pensou isso aqui no sertão de Pernambuco? Ou lá no interior de uma pequena cidade de Minas Gerais? O adversário sai da política, aí ele está liquidado: o prefeito aí acaba com o adversário.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – É uma lei que deveria ser aplicada; pode não ser aplicada em Pernambuco mas ser necessária para São Paulo. Quer dizer, então ela tem que ter um caráter bcal para ser adaptada às condições regionais. Cada um vai fazer a sua lei, dentro dos princípios gerais estabelecidos pela Constituição, mas cada realidade vai assumir o seu papel, as suas condições especiais.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Mesmo essas alíquotas de variação, se a pessoa não construir para isso já existe em várias cidades e o seguinte: um lote vago para 3%; em determinado bairro se o lote está vago, paga 5%; se você constrói naquele lote, sua alíquota cai de 5 para 1%; se é um conjunto habitacional ou apartamento cai para 5% do valor de avaliação da prefeitura. Quer dizer, então estas variações já existem no sentido de cobrar o IPTU.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – É. Existem em alguns locais por iniciativa própria, mas em geral ela não é observada porque são medidas políticas. Então desde que haja uma cobertura legal na Constituição eles têm esses poderes para deliberarem sobre matéria constitucional. Quer dizer, o prefeito tem aí um respaldo legal, para que ele determine essas medidas no tipo do imposto progressivo, IPTU progressivo, vamos dizer, como o senhor acaba de citar existem alguns casos, mas outros, não cobram ou não têm o poder ou a cobertura legal para desempenhar. Aqueles que têm uma legislação mais avançada e de maior independência política ou é um administrador mais autônomo, ele têm competência para ele próprio desenvolver. Mas não tem uma cobertura legal maior para que ele possa desempenhar mais seguramente esse papel no sentido desse imposto progressivo.

Então, no fundo, são alguns assuntos que já existem no Brasil, mas de uma maneira ainda desestruturada, desarticulada e sem grande cobertura legal. O que se pretende principalmente com esses que já funcionam, já têm sucesso pelas administrações, que seja então institucionalizados na Constituição, a fim de que os prefeitos tenham uma cobertura legal para que possam desempenhar melhor o seu papel.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – A questão da mais valia já existe também em várias cidades. Quando se abre uma rua, e a asfalta automaticamente já está vindo o prefeito mudando totalmente o valor dos impostos, reavaliando o imóvel.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – Mas isso em algumas cidades. O que se pretende é que se tome ...

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA: – Agora, eu gostaria de perguntar ao Dr. Flávio Peixoto o seguinte: sabemos perfeitamente que o motivo principal do êxodo do interior do meio rural para

o urbano e do interior para a Capital é o problema da casa própria, pois o que mais fixa a pessoa num lugar, além do emprego, do estudo, escola para os meninos, é a casa própria. Sabemos, também, que desde a fundação do BNH praticamente mais de 80% da aplicação do dinheiro foi destinada às grandes cidades. Então, gostaria de saber se existe na Caixa Econômica algum plano assim em termos de percentagem para aplicar em pequenas, médias e grandes cidades. O que acontece é o seguinte: os prefeitos das capitais ou das grandes cidades normalmente têm um poder político muito grande, e vêm aqui obter empréstimo junto à Caixa Econômica – e antigamente era no BNH – e trazendo um projeto para construir 10 mil casas em determinada capital; com 20 mil casas, abre-se um bairro. Então, um prefeito de uma pequena cidade não consegue porque não tem poder político, então não consegue o financiamento. Quando consegue é de apenas 50 casas. O mesmo ocorre com o incorporador, com as grandes empresas nas grandes capitais, que têm acesso fácil junto aos órgãos públicos porque normalmente são amigos do Presidente e Senadores que vão com ele acompanhando e pedindo. O mesmo não acontece com o pequeno construtor da pequena cidade do interior do Brasil. Então, ele não consegue financiamento. Com isso, cada vez mais se constrói nas grandes cidades e menos nas pequenas cidades. Isso faz com que a população deixe as cidades pequenas e se dirijam às grandes cidades.

Não há possibilidade da Caixa Econômica dirigir esses financiamentos para as pequenas cidades?

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – Nobre Constituinte, eu gostaria de iniciar, discordando de duas premissas que V. Ex.^a colocou aí. Em primeiro lugar, a variável habitação não é tão importante no que se refere ao êxodo rural. Temos aí a modernização do setor rural que dentro do perfil capitalista expulsa essa mão-de-obra do campo. E não é construindo mais ou menos casas nas grandes cidades que vamos evitar esse êxodo rural. Essa é uma questão que se refere com mais propriedade ao modo de produção. O sistema capitalista é concentrador socialmente e também o é, geograficamente. Acho que esta é uma questão bem mais ampla e V. Ex.^a rapidamente **en passant**, mencionou aí a questão de escola, emprego. Acho que está justamente aí, e temos que discutir com mais amplitude.

A segunda premissa é algo que existia na Velha República, mas não está presente na Nova. Essa força do **lobby** que V. Ex.^a coloca. Acho que de fato existiu com conseqüências nocivas para a sociedade brasileira, mas isso, hoje, já não é uma variável tão representativa, tanto assim que a Caixa Econômica Federal está, agora, com programas para levar para o interior. Porque uma das preocupações – e aí concordo com V. Ex.^a – é essa primazia urbana excessiva que é uma característica da estrutura urbana neste País. Temos uma primazia das capitais ou primazia de alguns pólos industriais, e aí a Caixa pode atuar. Mas, mais do que a Caixa, porque a Caixa é apenas um pequeno instrumento nesse processo que é a formação e consolidação de uma estrutura urbana.

Mas, de qualquer forma, para pelo menos podermos tranquilizá-lo no que se refere a Caixa, temos interesse e estamos dando prioridade à

investimentos no interior. Naturalmente a Caixa Econômica é um banco e se é um banco tem que responder ao mercado. Se o mercado está nas grandes cidades, a Caixa não pode violentar esse mercado. Estamos num sistema capitalista. Mas existe uma grande preocupação por parte da Caixa Econômica para levar ao interior as moradias, assim vamos minimizar a primazia das grandes cidades. Mas há uma condicionante que é o mercado, porque a Caixa não pode operar desconhecendo que os fundos que tem são fundos com retorno. Não podemos dilapidar o patrimônio do trabalhador brasileiro que é o FGTS; não podemos agir de forma irresponsável com nossos recursos remunerados que são as Cadernetas de Poupança. Então, há um limite nesse processo de levar ao interior, mas essa preocupação de nossa parte está sempre presente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luis Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, quero congratular-me com a exposição lúcida, neste resumo que o Dr. Flávio Peixoto faz, mas discordar veementemente, de um único ponto de vista de S. S.^a Disse S. S.^a que a Caixa é um instrumento pequenino e eu acho que este já é um grande instrumento de viabilização do desenvolvimento urbano, sobretudo no setor habitacional. Quero testemunhar a lisura com que hoje são alocados os seus programas habitacionais – essa volta para o interior naquelas cidades onde existe demanda e concordar em gênero e número com a apreciação macro que faz neste momento.

Gostaria de nas propostas feitas pelo Sr. Gervásio Cardoso, e que perpassem diversas entidades que aqui vieram dar o seu depoimento...

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – Permite um aparte, Ex.^a?

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Pois não.

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – Acho que o adjetivo pequeno é apropriado, mas deveria colocar o único, também; infelizmente, somos único hoje, mas continuamos pequenos dentro da enorme tarefa.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Exatamente, outros agentes financeiros que captam recursos que deveriam estar sendo aplicados especificamente para resolver o problema habitacional brasileiro, estão aí afastados do setor, por motivos que, caberia uma análise – certamente esta Subcomissão vai analisar para tomar medidas coercitivas, para que realmente esses recursos sejam alocados para aquilo a que eles se destinam e para o que foram criados.

Militei no CNDU não com tanta intensidade como gostaria, mas se não estive presente o fiz nas análises dos documentos produzidos, permito-me dizer que há um equívoco muito grande, quando se remete a grande problemática habitacional e da questão urbana ao problema do solo. Acho que esta é uma visão que temos que aclarar de uma vez por todas. O solo urbano, nu, sem a urbanização feita, certamente não representa 10% e já estou exagerando muito, naquelas zonas da periferia urbana mas dentro da malha urbana onde realmente reside o grande problema brasileiro em termos de desenvolvimento urbano, que são as periferias invadidas neste País.

Portanto, estamos dando uma dimensão, um tiro, um esforço para que, se pudéssemos desapropriar todos os terrenos necessários à construção no Brasil, sem ter que pagar nada estaríamos resolvendo certamente não mais do que 6% de toda a problemática envolvida. Quando há propostas aqui, analisadas pela Universidade, o Sr. Gervásio Cardoso também coloca que a questão urbana tem que ser vista no seu contexto mais amplo, onde entram: saneamento, transporte, sistema viário, uso do solo, propriedade imobiliária urbana, saúde, educação, recreação, etc. O terreno certamente ainda fica menos expressivo nesses aspectos.

De forma que esta é uma questão que, além de ser polêmica, pelo fato de se entrar para um pagamento em 20 anos, que eu não teria nenhuma restrição a que se fizesse e que tem que pagar igual, o Estado tem que pagar com moeda constante ainda que com juros. A rigor está-se tornando um empréstimo de alguns proprietários para resolver um problema pequenininho e não da dimensão da Caixa. O que importa é que o instrumento, que o município detenha recursos para viabilizar os terrenos necessários. E o BNH nos seus estertores tem milhares de hectares nas cidades. Tanto não é problema do solo – já tivemos com toda a legislação atual, na fase recessiva do País, uma quantidade enorme de habitações que não tinham acesso e que ficaram aí se deteriorando, uma parte, porque foram mal escolhidos, certos conjuntos, mas ficaram aí porque não havia comprador.

Obrigação de construir, por exemplo – em tese, tem sentido, se denuncia assim: São Paulo tem metade dos seus terrenos desocupados. Muito bem! É possível se construir? Vamos supor que tivéssemos capacidade de construção ilimitada e que num ano pudéssemos edificar todos os vazios de São Paulo, teriam demandadores para essas habitações? Se tivemos excedentes em relação à demanda real, há dois, três anos, Dr. Flávio Peixoto é testemunha disso, do esforço, à redução de juros, o prejuízo que a Caixa teve que assumir para poder viabilizar, quando ali dentro daquelas unidades o terreno estava composto com o teto máximo do banco, num valor que não chegava a 10% nunca. Por isso acho que o enfoque é outro. Temos que viabilizar recursos para o Governo, tirando de quem? Daquele que eventualmente tenha um pedacinho de lote? Como tirar de quem mora nos palacetes? Por que não? Vamos instituir um imposto progressivo para a propriedade, para o patrimônio de uso pessoal – não um patrimônio reinvestido para a produção. E aí vamos ter recursos para desapropriar, vamos agilizar os instrumentos de desapropriação, para que não fique o Estado imobilizado precisando muitas vezes resolver um problema de invasão urbana, não pelo valor da terra, porque entra em questão judicial, um instrumento ágil de desapropriação, sem precisar remeter a um complicador, que a pessoa possa entrar na Justiça e levar, 5, 10 anos discutindo, para resolver um probleminha.

Se tivéssemos hoje nas cidades brasileiras planos diretores de desenvolvimento urbano, por exemplo, em que só se pudesse edificar, com essas restrições propostas pelo Dr. Gervásio Cardoso e que já existem, não precisa ser colocado na Constituição – o direito de construir é limitado

pelos leis de desenvolvimento urbano; não se pode construir mais do que um índice de aproveitamento, não se pode construir mais do que o índice de ocupação da área, não se pode construir onde vai passar uma avenida. Todas essas condições já estão absolutamente em vigência em toda a legislação brasileira. De resto, toda cidade competente tem o seu plano de desenvolvimento urbano. Aí sim temos que incentivar esse instrumento para que a cidade implante esses planos de desenvolvimento urbano, para que não tenhamos concentrações exageradas aqui e ali. Já existe esse instrumento e acho que é pertinente remeter-me uma legislação federal até para que ela induza os municípios a entrarem por essa via, para termos um ordenamento do solo urbano competente.

Vamos supor que tivéssemos cada cidade brasileira com um competente plano diretor de desenvolvimento urbano, sem concentração, sem nada; segundo, que tivéssemos recursos para financiar, a Caixa Econômica Federal multiplicado o seu vasto braço poderoso que já é, e que seria muito maior – aí sim, não vejo nenhum protesto quando se tira recursos escassos para dar de presente a mutuários ricos, como se fez neste País, jogou-se 150 bilhões de cruzados, a preço de hoje para subsidiar riqueza tirando de pobre; se ao invés de estamos discutindo pagar os terrenos que custam isso aqui, para resolver o problema das periferias, tivéssemos evitado o subsídio ao mutuário rico que está nas praias, morando nos apartamentos, certamente teríamos recursos com folga para fazer a desapropriação necessária desses terrenos. Se tivéssemos e Caixa sem rombo potencial herdado do BNH, porque o FGTS vai ter que cobrir, e ela bancava o seu próprio FGTS.

Vou propor aqui, nesta Subcomissão, uma maneira de retirarmos esses subsídios indecorosos, a partir de um nível de renda, e a Constituição pode estabelecer isso. E compeli para que esses recursos realmente vão para resolver o problema da pobreza. Sabe o que dá para fazer com 150 bilhões de cruzados? Dá para resolver o problema de 2 milhões de subabitações no Brasil. E nós demos para rico. Não se levanta uma voz contra isso. Ficamos insistindo em algumas medidas que não representam nada, sobretudo que é nem não pagar; se fosse expropriar, ainda vá lá. Mas não é nem isso. É pagar num prazo de 20 anos. Acho que não é o remédio. O que nós precisamos são planos diretores competentes. Exemplo; que as cidades não inchem. Segundo, um instrumento de financiamento competente, como certamente a Caixa, que não é mais, porque tem esse rombo potencial, que hoje está cobrando juros também inaceitáveis, 19,5% de juro real para financiamento de programa de habitação é inaceitável em qualquer País do mundo. Isso porque é a Caixa, a única, não só que está fazendo, mas a única com visão social e que eu quero testemunhar aqui. Mas ela está compelida, porque ela tem que tapar o seu rombo. Então, o que estamos fazendo? Pretendendo cobrar do futuro mutuário, que também é gente igual ao antigo mutuário, para dar de subsídio para o antigo mutuário. Com isso temos que romper, para voltarmos aos juros eticamente aceitáveis. Não podemos ultrapassar, em habitação, juros de 10%. Sempre foi assim. Se era 10% para os mais ricos, para subsidiar os mais pobres, dentro de um perfil redistributivo.

Recomponhamos esse instrumento de financiamento. Vamos fazer os planos diretores de desenvolvimento dentro desse princípio e vamos, sobretudo tentar desenvolver o País para haver poder aquisitivo. E mais: tem que haver recursos a fundo perdido para subsidiar aquela camada da população que ganha até 3 salários mínimos porque, sozinhos, vão morar em conjuntos habitacionais sem as condições mínimas de dignidade. Vão protestar, vão questionar, porque pelo valor real de custos, eles, com seus salários, não vão poder pagar. A Caixa tem programas que com 10% do salário mínimo, com 10% da renda, ela viabiliza a compra de uma casa. Sabe quanto é que representa isso? Financiando em 25 anos, são 300 meses; paga-se por mês 0,3% do valor do financiamento. Isso realmente é o que permite que com 10% do salário dessa gente pobre se pague. Creio que estamos querendo reinventar a roda, quando precisamos multiplicar o poder da Caixa. Tirar esse rombo potencial que ela tem, que não é dela, que não foi por sua culpa e agilizar os instrumentos de desenvolvimento urbano nas cidades, os planos diretores, que não estão proibidos de serem feitos. Dar às prefeituras, por exemplo, o direito para desapropriar as avenidas, à base de troca de índice por outras regiões, como a Prefeitura de Porto Alegre introduziu. Não precisa nem desapropriar. Até para áreas de erradicação de favelas não precisa gastar um tostão, não precisa desapropriar, não precisa pagar. Troca o direito de construir para outra área e ela fica detentora para erradicar, para resolver o problema de urbanização.

Este era o destaque que eu gostaria de dar. Tenho certeza absoluta que temos uma visão social que não é só nossa, tanto do CNDU quanto minha e eu diria de 130 milhões de brasileiros. Se tiver uma meia dúzia, é uma meia dúzia deformada, que precisaria mais estar próxima de um manicômio. Todos nós desejamos isso. Queremos instrumentos eficazes e efetivos. Não vamos lançar uma polêmica de questão de propriedade privada para dar um tiro no passarinho, quando temos uma multidão de gafanhotos nos invadindo. E que, coitados, não têm condição de fazer se não viabilizarmos recursos para o município, isto sim, vamos enriquecer os municípios, para que os municípios tenham recursos para fazer o seu transporte, para desapropriar áreas de que necessitam e para darmos aquele subsídio indispensável e a Caixa ter recursos para financiar aqueles que mais necessitam.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, Srs. Expositores: pelo que acabamos de ouvir de todos aqueles que fizeram exposição e pelo início dos debates, chegamos à conclusão que os problemas do País são um só – recursos. Recursos que não existem. Temos que achar esses recursos para começar a fazer alguma coisa. O Constituinte Luís Roberto Ponte foi muito feliz quando disse que o problema é recursos. Temos que tirar de quem tem para podermos achar essa solução. Só que quem predomina e quem domina este País são os que têm. Não são os que não têm. E é muito difícil, nesse momento, eles cederem alguma coisa.

Eu desejava fazer uma pergunta ao Presidente da Caixa Econômica Federal. Como poderá a Caixa recuperar a reputação negativa deixada pelo BNH, no momento em que ela assume todo o acervo do BNH. Sabemos que a reputação do BNH é a pior possível no conceito do povo brasileiro, que comprou casa e que não comprou casa. O nosso Relator disse qualquer coisa a respeito de saneamento, que as prefeituras tinham obrigação de fazer saneamento. Eu até concordaria em parte, mas acontece que elas não têm recursos para fazer esse saneamento. É necessário buscar em algum local. Sou testemunha, porque na minha cidade construiu-se quatro conjuntos de prédios, com 354 apartamentos, num terreno onde, antecipadamente, já se sabia que não tinha água, não tinha esgoto, não tinha calçamento, não tinha nada. Eu pergunto: como o BNH, na época, liberou recursos para que alguém construísse num local onde não havia nada disso? Após essa construção, o que ocorre? Vende-se as casas e o povo começa a sair às ruas, na porta da prefeitura, com faixas, com painéis, batendo, exigindo água, esgoto, saneamento e outras coisas mais.

Creio que está faltando outra coisa neste País: está faltando responsabilidade. É preciso que nós, como Constituintes, tenhamos a coragem não só de inserir na Constituinte tudo isso que estamos precisando aqui e uma coisa muito mais grave – inserir a exigência da responsabilidade da iniciativa privada e do homem público. Aquele que não prestar contas daquilo que faz tem que ser punido, severamente punido. O que foi que ocorreu com o BNH? Ele fez esses desmandos todos. Conhecemos milhares de condomínios, de apartamentos construídos em condomínios que estão abandonados, arrebentados, estragados. E esse dinheiro saiu do Fundo de Garantia dos operários, saiu de financiamentos feitos e não vão ser recuperados de forma alguma. Esses homens passaram por lá, vão para casa e nada vai lhes acontecer. Ninguém lhes vai cobrar. Creio que isso está faltando na nossa Constituição. Esta Constituição que vem agora tem, em primeiro lugar, que chamar os homens à responsabilidade. Se isso não ocorrer, não adianta mais nada.

Presidente Marcos Freire, o Sr. poderia me dizer alguma coisa, como o Sr. pretende recuperar essa reputação?

O SR. MARCOS FREIRE: – Penso que o exemplo dado pelo Constituinte, do conjunto habitacional em que não havia água, saneamento, esgoto, rua, pavimentação, mostra que nessa nova fase que a Caixa assumiu o BNH, que foi extinto, não se pode repetir. Uma das exigências de hoje para aprovação de qualquer conjunto habitacional é que **paripassu** se trate de uma área devidamente urbanizada. Aí entra um pouco o problema que foi colocado pelo nosso Constituinte José Ulisses. Mas como os municípios na sua grande maioria não têm recursos para fazer as obras de infra-estrutura recorrem a um financiamento, também com os recursos do FGTS, para poderem efetivar aquelas obras de infra-estrutura que lhe permitirão a construção do conjunto habitacional. Parece-me que mais grave do que não canalizar todos os recursos para a construção propriamente dita, será fazer um conjunto habitacional sem aquelas obras de infra-estrutura, porque permitirá isso que o Constituinte colocou

e conseqüentemente o descrédito da própria instituição que financiou aquele conjunto habitacional sem exigir as condições mínimas de habitabilidade para o conjunto. É a realidade dos fatos. Sem uma reforma tributária e sem uma fiscalização da aplicação dos recursos dos municípios, que não permitem que esteja ocorrendo esse espetáculo degradante de Estados que não têm condições de pagar o seu funcionalismo com tudo que arrecadam. O simples dar mais dinheiro e mais recursos aos Estados e aos Municípios pode até não resolver se entra por um lado e sai pelo outro. É preciso fortalecer os Municípios e os Estados? É. Mas, ao mesmo tempo, é necessário evitar que os Estados e Municípios, com os recursos avultados, dispendam, façam política de clientelismo político, eleitoral, de empreguismo, etc. É um nunca acabar. Dá mais dinheiro, o dinheiro se acaba. Pelo menos a certidão que está sendo passada por quase todos os governadores recém-eleitos e recém-empossados é no sentido de que tudo que arrecadam não dá para pagar o funcionalismo. Quando cheguei aqui, o Fundo de Participação dos Estados e Municípios estava reduzido a apenas 5%. Em 30 de dezembro de 1968, os fundos de participação, que eram na base de 10% do IPI e do Imposto de Renda, tinham sido reduzidos, no dia 30 de dezembro de 1968, para 5%, depois, houve acréscimos sucessivos. Eu mesmo fui autor, talvez, da primeira emenda à Constituição de 67, com a redação de 69, de autoria parlamentar, que passou, ao texto da Emenda Constitucional nº 1, repondo novamente aqueles índices dos fundos de participação. Posteriormente, outras alterações foram ampliando. Acredito que ainda sejam insuficientes. É preciso ampliá-los mais, mas ao mesmo tempo não permitir que sejam uma evasão, que entrem por uma porta e saem pela outra, no desperdício, etc. Tudo isso tem que ser levado em consideração. Mas, escapa à Caixa Econômica. O que diz respeito à Caixa é que nos financiamentos de conjuntos habitacionais se possa assegurar esse contexto condigno, de acesso. Atualmente, em muitos Municípios, como no Cabo, em Pernambuco, em que o prefeito está louco, porque o conjunto habitacional foi construído e ônibus não entra, é aquele lamaçal, conseqüentemente não sai o lixo, o povo reclamando porque em toda essa odisséia a que se referiu o nobre Constituinte. Creio que as aprovações dos financiamentos a serem feitos pela Caixa Econômica têm que levar em consideração todas essas variáveis e dentro das suas limitações e condicionamentos – e quero dizer que essa já é uma recomendação expressa, já é uma orientação, uma diretriz tomada pela direção da Caixa Econômica, está aí o Dr. Flávio, de não aprovar nenhum conjunto habitacional se não estiver garantido o ato da urbanização condigna, para evitar a repetição desses atos que tanto desacreditaram a política habitacional anterior.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Diante do que V. S^a acabou de

expor, tenho certeza de que de agora para frente vai voltar a credibilidade e a Caixa vai dar essa credibilidade.

Quanto a outro aspecto a que V. S^a se referiu, de que não adianta dar muito recurso, porque eles vão fazendo clientelismo, também depende de nós Constituintes, agora. Temos que estabelecer na Constituição que o Município ou o Estado

só pode gastar 60%, ou 70%, ou 50%, ou o que for com o funcionalismo e dar um prazo de x anos para eles se enquadrarem nisso. É uma necessidade. Não se pode pensar de outra forma.

O SR. MARCOS FREIRE: – Creio até que a Constituição de 46 estabeleceu um limite.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Mas depois se chegou a tudo isso que está aí. Muito obrigado, Presidente Marcos Freire.

Faço uma pergunta, agora, ao Dr. Rebelo. V. S^a fez uma exposição com referência aos custos do transporte urbano, as dificuldades: em determinados lugares a passagem custa Cz\$ 8,00; em outros lugares custa Cz\$ 2,00. Deve haver uma certa compatibilização. V. S^a fez comentários, mas não explicitou melhor como chegaríamos a isso, qual seria a idéia da EBTU para que se chegasse a isso.

Tivemos aqui o Prefeito Requião, de Curitiba – sabemos que Curitiba tem o melhor sistema viário do Brasil – fazendo uma demonstração do que eles têm, uma tarifa de Cz\$ 2,60; e que desses Cz\$ 2,60, Cz\$ 2,00 ficam com o empresário e Cz\$ 0,60 ficam com a Prefeitura, porque ela quer fazer investimento no setor. S. Ex.^a levantou aqui determinados problemas, que começam a nos preocupar, porque ele disse que o empresário vai ao Banco, apanha o dinheiro e compra o ônibus; depois aplica em sua planilha o custo da reposição daquele ônibus de que ele não gastou nada, porque ele também põe na sua planilha o valor das despesas financeiras, econômicas, de administração. A conclusão a que chegamos é que o empresário passa a ser simplesmente um gestor daquela empresa, daquela firma.

Dr. Rebelo, V. S^a acha que a solução é privatizar ou é estatizar todo o sistema de transporte?

O SR. ANTÔNIO REBELO: – Primeiramente, eu gostaria de fazer uma pequena correção. Não falamos em compatibilizar a questão tarifária. É importante que se diga que a tarifa de transporte urbano e que a própria gestão do sistema de transporte urbano é uma situação local. Cada prefeitura, cada cidade administra o seu sistema e decide sobre os custos desse sistema. O que se colocou é que a questão tarifária hoje é uma questão muito grave. V. Ex.^a citou o Prefeito Requião, que estava com uma tarifa de Cz\$ 2,60; hoje, essa tarifa já é de Cz\$ 3,50, com o aumento de 34,6%.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Veja V. S^a como as coisas crescem. Ele esteve aqui há uma semana.

O SR. ANTÔNIO REBELO: – Com relação à colocação de V. Ex.^a, Curitiba está fazendo uma experiência interessante. Eles estão administrando uma parte dos fundos da receita tarifária, exatamente para que se viabilize a renovação da frota como patrimônio do município. É um componente muito importante, o que estamos tentando colocar, que é o repensar da questão tarifária a nível nacional, evidentemente considerando que cada caso tem especificidade, deve ser tratado localmente. O importante dessa proposição é que o empresário de transporte urbano se modernize. Não somos pela estatização. Pelo contrário, pensamos que a gestão do sistema de transporte deve ser feita dentro de uma visão mais moderna

pelo setor privado. Hoje em dia está-se partindo, no Brasil, em determinadas cidades, para o subsídio do sistema de transporte. O subsídio já é praticado há muito tempo, de diversas formas, através do subsídio da renovação da frota, de formas indiretas. Nos países mais desenvolvidos do mundo o subsídio é praticado normalmente. O que se precisa definir é o princípio de gestão do sistema. Qual é esse princípio? Esse princípio é quem é que se beneficia com o sistema. É só o usuário? Não. É o empregador também. O empregador tem que participar de uma parte. O vale-transporte tem um grande mérito, porque foi uma tentativa de se estabelecer esse princípio na questão da composição tarifária. Mas isso pode evoluir mais ainda.

Sabemos, e a experiência indica, que a empresa pública não se tem revelado uma boa gestora do sistema. Em compensação, o patrimônio público, o equipamento, o ônibus, o material rodante, a garagem, a manutenção, o próprio aparelho administrativo, é um bem público.

O que se pretende é evoluir para uma situação onde o empresário tenha sua competência bem definida e o Estado tenha sua competência bem definida. Eu citaria como exemplo, acredito que não devemos copiar exemplos, porque a nossa situação é muito diferente da situação dos países mais desenvolvidos, em termos de transporte urbano, mas no caso francês, por exemplo, o custo máximo de uma **Carte Orange**, uma tarifa mensal de transportes não chega a 5% do salário mínimo. A compensação disso se faz através de uma participação dividida em três partes, onde o usuário entra com um terço, o Estado com um terço e o empresário/empregador com a terceira parte, porque ele também se beneficia da gestão desse sistema. Não é o Estado que opera em todos os casos. Existem situações onde o Estado é o operador, mas existem situações onde as empresas privadas, dentro de uma visão mais moderna, operam através de contratos esse sistema de transporte, através de um lucro preestabelecido nesse contrato, que até pode crescer com um melhor gerenciamento do sistema como um todo, porque o empresário privado tem essa capacidade, ao contrário do Estado que tem outras obrigações, que conhecemos bem através da experiência. É nessa linha que se propõe uma perspectiva de evolução. Evidentemente, tem que ser um debate mais amplo, onde o usuário esteja envolvido, onde as realidades locais estejam consideradas.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – V. S^a, como homem do Governo, não acha que é uma covardia política o que o Governo central faz com os prefeitos dos municípios? Ele é que determina, por intermédio do CIP, o aumento do petróleo, o aumento do pneu, o aumento do chassi, o aumento do ordenado, etc. depois determina que o prefeito aumente a passagem?

O SR. ANTÔNIO REBELO: – Esta é uma equação muito complicada. Na realidade, é que os custos que interferem no cálculo da tarifa evidentemente consideram esses aspectos.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu sabia que essa questão não tinha resposta.

Agora, falaria com o Dr. Gervásio Cardoso somente para dizer a S. S^a o seguinte: desejaria conhecer com mais detalhes a proposição que S. S^a fez aí, porque tenho impressão de que alguma

coisa de importante, de interessante podemos absorver do que S. S^a falou aqui. Não conheço em detalhes o projeto que foi lido, o nosso Relator conhece, mas desejo conhecê-lo porque reconheço que realmente não se pode comparar o preço de um terreno urbano com o de um terreno rural. Principalmente, porque num terreno urbano, como o senhor acabou de dizer, podemos multiplicar, triplicar ou quadruplicar o espaço, construindo no sentido vertical. E um terreno rural simplesmente tem 10 mil metros. Gostaria então, que o senhor me ajudasse, com dados, para eu poder estudar o assunto.

O SR. GERVÁSIO CARDOSO: – Gostaria de esclarecer que esse documento ainda tem alguns assuntos a serem tratados, burilados. Quer dizer, está sendo apresentado em nome do CNDU, mas ao nível de Ministério deverá ser melhor discutido, ampliado, aperfeiçoado, e acredito que o Ministro fará a entrega formal, ao Presidente Dirceu Carneiro do documento, contendo todas as propostas que o MDU apresenta à Constituinte. Estaremos à disposição para quaisquer esclarecimento ou dados mais detalhados.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Peço desculpas aos Srs. Constituintes por não poder estar presentes na primeira parte dos nossos trabalhos.

Concedo a palavra ao Sr. Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, fico muito feliz com a chegada do Presidente da EBTU, porque iria citá-lo aqui. Quando discutimos a questão do IAB e outras entidades vinculadas à área urbana, do ensino de arquitetura, do sindicato etc. houve intervenção de S. S^a, que apoiou publicamente, com relação à questão da definição de prioridades. Parece que isso é muito importante, e devemos ter sempre em mente, principalmente no que tange à definição de políticas públicas. Estou fazendo essa afirmação, em virtude de estar apreensivo, pelo fato de estar defendendo o princípio de que a propriedade deverá ser colocada em primeiro plano, para efeito do uso coletivo. Mas sabemos da nossa realidade social e política. Parece-me que algumas dessas questões devem estar juntas, não apenas os princípios que regem a propriedade e seus aspectos, colocados aí pelo representante da CNDU, mas dois outros aspectos paralelos. Preocupa-me, em especial, que nesta intervenção de hoje, do digno representante do CNDU, não estejam contidas duas proposições que foram amplamente colocadas aqui. Uma diz respeito à gestão democrática das cidades e que não pode ser apenas uma frase ou um enunciado de princípios, mas que, no plano constitucional, teria que estar vinculado a alguma coisa que pudéssemos cuidar efetivamente desses interesses coletivos.

Outro aspecto que também temos frisado muito e temos tido dificuldade de operacionalizá-la com relação ao aspecto constitucional, como instrumento fundamental, indispensável à gestão democrática, é a questão do planejamento. Neste País, lamentavelmente, acabamos com o planejamento. O planejamento foi enterrado e quase não se fala a seu respeito e quando se fala, faz-se de uma forma deficiente porque não respeitamos as coisas mais permanentes; os planos que de-

vam ser feitos e reformulados, naturalmente, e que devam ter a participação de toda a sociedade.

Então, nessa definição de prioridades se não estabelecemos conjuntamente um princípio de gestão democrática e, simultaneamente, a questão do planejamento; daqui a pouco com a nossa realidade político-social vamos ter, no futuro, um problema muito grave de abusos. Porque, infelizmente, essa mesma realidade demonstra que muita gente que fala tanto em democracia, em liberdade, tantos que blasfemaram contra o autoritarismo, às vezes, não entendem que, intrinsecamente, são pessoas autoritárias. A realidade faz com que, freqüentemente, convivamos com esse fato.

Gostaria, ainda, com relação ao CNDU – quer dizer, esse é um princípio geral para orientar as minhas três outras intervenções específicas – que também aqui faria essa observação e pediria atenção dos assessores do Senado que estão nos acompanhando, estamos falando muito, e é indispensável, quando se trata de uma Constituição, que se veja o futuro. Mas algumas questões presentes hoje que precisam, talvez, serem administradas, e o momento seria esse. Posso ter aqui uma distorção, trazendo um caso que é muito grave em Salvador e que pode não o ser no resto do País. Mas se for, em alguma parte do País tão grave quanto é em Salvador, ou mesmo se não o for, merece o nosso tratamento. Estou me referindo ao problema de certos direitos inerentes aos chamados terrenos foreiros. Convivemos, agora, recentemente, com uma invasão muito grande em Salvador, uma das maiores, talvez, em número de famílias por ocupação de um terreno que é um terreno foreiro e que tem toda uma linha de discussão, cujo titular do foro está em questão com o município. Além de não pagar os impostos municipais pertinentes, ainda, há uma questão que ele reclama da desapropriação de uma área, onde foi feita uma avenida que valorizou esse próprio segmento. E num debate com especialistas aproveitei o fim de semana para estudar o assunto fiquei surpreendido, inclusive, pois falamos muito nas nossas vitórias, quando precisamos falar de erros. Vou falar publicamente de um erro que cometi.

Foi publicado nos jornais – é um fato notório e acho que todo mundo sabe – que foi desapropriada lá, na Bahia, e foi reconhecida, foi dada assim como uma vitória de um novo momento político, etc, um terreno de candomblé – o mais antigo terreno, que é o da casa branca. E preocupado em assegurar, em primeiro lugar, o direito do terreno da casa branca e dos adeptos do candomblé e com a perpetuidade do seu monumento lá, e também o compromisso que assumi formalmente com o Conselho do Patrimônio Histórico Nacional, e que a Prefeitura interveria no processo, terminamos desapropriando a área e pagamos ao proprietário, para evitar especulação política, a importância de 400 milhões à época, isso a preço de 1985, por uma área onde o Terreiro Casa Branca, ocupou, pelo menos, durante todos os anos deste Século. E muitos casos como esse estão ocorrendo. Então, a questão do terreno foreiro, é a minha questão para o CNDU.

Mas, vou avançar, nas outras duas, rapidamente, – e essa mais dirigida à Caixa Econômica Federal ao seu Presidente e aos seus ilustres dire-

tores aqui presentes e ao ex-Ministro Flávio Peixoto – é que o BNH tinha durante a sua existência determinadas normas internas que, evidentemente, na medida em que foi extinto e acoplado à Caixa Econômica Federal, essas normas devem estar sendo revistas e acopladas à nova gestora que é a Caixa Econômica. Ao lado disso, o BNH foi criado e era uma realidade, antes da criação do Ministério do Desenvolvimento Urbano. O Ministério vem tentando legislar, atuar, planejar e interferir nesse processo. Mas, na nossa realidade política, muitas vezes, o Ministério teria o poder de direito maior, mas num poder de fato menor. Então, hoje essa situação pode persistir em relação ao Ministério, com referência à Caixa Econômica Federal. E, mais do que isso, quem, afinal, comanda, efetivamente, certas definições de prioridades? Como a distribuição, por exemplo, de um orçamento a nível regional? Quanto se aplica no Nordeste? Quanto se aplica no Centro-Sul? Quanto se aplica na Amazônia? Quanto se aplica nas capitais? Quanto se aplica nas cidades de médio porte e em cidades pequenas? Algum critério, em relação a isso aí, seria a pergunta dirigida à Caixa Econômica Federal.

A terceira questão é relativa, especificamente, à área de transportes. Quando o meu colega Denisar Arneiro fez a pergunta, achei graça. Isso não tem resposta. Convivemos muito com isso aí. Mas, nesse debate interno da Subcomissão, parece-me que estamos evoluindo para uma posição mais nítida de que o transporte é um bem público essencial – transporte coletivo urbano – e, como tal, não apenas o usuário, mas toda a sociedade deva pagar por ele. Efetivamente, que isso contraria o princípio e a orientação, que durante muito tempo se manteve, a nível do Ministério dos Transportes, e, quiçá, da própria EBTU, onde colocava as prefeituras responsáveis. Elas não podiam ser responsáveis e, muitas vezes, para evitar um problema maior nas suas próprias áreas, elas tiveram que ir até o subsídio direto. Em muitas cidades brasileiras, isso aconteceu. Mas o problema está aí presente e, evidentemente, quando falamos na sociedade, vê-se muito o problema da classe produtora. Evidentemente isso é extremamente importante. Mas a tentativa oficial do Ministério dos Transportes, em relação ao vale-transportes, foi um fracasso redundante ou, pelo menos, ainda é hoje. Não sei se existem cinco casos, no Brasil, funcionando satisfatoriamente com relação ao vale-transportes.

Então, dentro dessa expectativa, é evidente que estamos tentando buscar caminhos iguais a esse, é claro, a nível constitucional, isso será um problema de princípio. Acho que, se colocarmos um princípio percorrido um constitucional, teremos importante caminho e conseguido uma grande vitória. Mas temos de transformar a Constituição numa realidade, e os dados apresentados pelo Dr. Rabelo, competente e dedicado técnico da EBTU, vieram confirmaram aquilo que sabemos e que amplia essa preocupação, de que as nossas frota estão obsoletas. Quero até dizer-lhe da minha intervenção, quando da apresentação dos rodoviários nesta Subcomissão, levantei, porque se discutiu muito e não se falou no desenvolvimento tecnológico.

Mas, antes de concluir esta intervenção, eu gostaria de perguntar, se a nível, hoje, da EBTU, está se defendendo abertamente essa posição, se a

nível de governo, com os organismos econômicos, essa imagem do rateio do custo, não apenas pelo usuário, mas pela sociedade que está sendo feita. Esta, objetivamente, é a pergunta.

Finalmente, eu pediria licença a todos, ao Sr. Presidente, e aos titulares, mas o problema é muito importante. A minha premissa da definição de prioridades me preocupa muito, porque falamos muito em relação às coisas do passado e, às vezes, não convocamos a questão presente. Mas está em discussão a questão do transporte coletivo de Salvador, questão que, muitas vezes, teve um envolvimento, inclusive, emocional; questões vinculadas ao transporte, que colocaram em franca divergência, em determinado momento, área de esfera de poder municipal e federal. Mas, neste instante, o problema de transporte coletivo de Salvador continua na ordem do dia. Estão aqui dois titulares: o Presidente da Caixa Econômica e o Presidente da EBTU, que está sendo anunciado em Salvador, pelo Prefeito local, que estão apoiando o programa de investimento em transporte coletivo, estaria, inclusive, financiando essa programação. Embora esse não seja exatamente o aspecto constitucional – quer dizer, poderiam nem responder – tenho certeza que responderão pela formação democrática – não definimos essa prioridade, inclusive, o documento dos engenheiros de São Paulo, que não chegamos a concluir o debate aqui. Um dos pontos que eles falavam era de que o Governo Federal não tivesse nenhuma competência em relação a isso. Fiquei muito assustado com essa parte do documento, porque, na realidade, se reportam um pouco pela tarifa. Nenhum governo municipal, neste País, nem o Governo de São Paulo, neste instante, tem capacidade de realizar um programa de transporte a nível estadual. Ele vai depender do Governo Federal. E não se estabelece os sistemas e os critérios pelos quais esses programas vão ser apoiados, inclusive, ao nível da sua prioridade no plano nacional. Porque foi dito aqui – farei minhas as palavras do Presidente da EBTU, quando afirmou que desses atos instantes até o final desta década, dez cidades brasileiras entrarão na saturação do Programa dos Corredores de Transportes Coletivos por ônibus. Então, nessa medida, essa definição de prioridade e esse tipo de intervenção da esfera federal com o Estado e o município passa a ser fundamental.

São as perguntas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Arneiro): – Tenho a impressão de que havia outras perguntas anteriores.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Fiz, no final, uma pergunta dirigida, especificamente, aos transportes coletivos, à EBTU, e à Caixa Econômica Federal, como financiadores. As outras questões eu as formulei, especificamente, ao CMDU, à CEF; e à questão da tarifa, no sentido geral.

O SR. ANTÔNIO REBELO: – A primeira coisa que chamo a atenção é quando V. Ex.^a coloca o problema da tarifa. Na realidade, a questão concreta é que o modelo atual de operação se exauriu, razão pela qual todas essas coisas estão em discussão e a EBTU está assim, não diria divulgando, mas estamos participando, em conjunto, com os organismos locais, da discussão do problema. É

necessário que se defina um novo modelo operacional para a questão dos transportes coletivos.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – É a questão do rateio dela, não apenas pelo usuário.

O SR. ANTONIO REBELO: – É a segunda coisa que V. Ex.^a citou, o vale-transporte.

Vou me permitir discordar de V. Ex.^a com relação ao fracasso do vale-transporte. Não me parece que o vale-transporte tenha fracassado. Existem cidades que estão adotando o sistema, Brasília mesmo é um exemplo disso. Mas, o importante mesmo do vale-transporte não é o seu sucesso ou, no caso, o que V. Ex.^a chama de fracasso. Na realidade, o importante do vale-transporte é que já defende esse princípio que V. Ex.^a está colocando, agora, como rateio. O vale-transporte já está propondo o rateio dos custos da tarifa, no conjunto da sociedade, como um todo, inclusive, dos setores produtivos. Nesse sentido, parece-me que o vale-transporte foi um sucesso, na medida em que, pela primeira vez, se partiu para a definição de um princípio de participação de outros setores da sociedade no custo da tarifa. Portanto, da redistribuição disso, em termos dos benefícios que podem ser levados ao usuário real dos transportes coletivos, que é o usuário de baixa renda.

A terceira colocação de V. Ex.^a é quanto à questão de Salvador, especificamente. Essa é uma questão muito importante. Primeiro, eu gostaria de colocar, no caso específico de Salvador, não estar se discutindo os recursos. Esta colocação de V. Ex.^a é perfeita com relação à carência de recursos atuais. É importante que se tenha uma dimensão nacional do problema. O projeto de Salvador, como de outras cidades, é muito importante, interessante, na medida em que ele se desenvolve sobre corredores que, efetivamente, estão saturados. Ao contrário, de exemplo do passado, que V. Ex.^a conhece perfeitamente, onde se utilizava o leito de ferrovias que já preexistiam, para implantar sistemas de grande capacidade, e que nem sempre – e, na maior parte dos casos, isso aconteceu, coincidiu com o sentido de expansão das cidades. Mas se baseava tão-somente na implantação de sistemas caríssimos que – só para que V. Ex.^a tenham idéia – dois desses sistemas custaram à União dois bilhões de dólares, portanto, parcela significativa da dívida brasileira e não transportam, hoje, 30% daquilo que fora previsto, sendo que, no caso mais grave, não chega a transportar um décimo daquilo que o sistema é capaz. Então, o que acontece é que, hoje, se propõe a construção de uma verdadeira cidade em torno desse sistema, única e exclusivamente, para viabilizar um sistema que tinha, como objetivo, rolar a dívida nacional. Então, isso não vai se repetir. Acho que, nesse sentido, o exemplo de Salvador é importante – não discuto a qualidade de projeto, porque, do nosso ponto de vista, ainda está em desenvolvimento – na medida em que ele é um projeto de desenvolvimento urbano de fato. Primeiro, porque ele se propõe sobre corredores que estão efetivamente saturados. Segundo, porque tem um componente também – isso aí, talvez, a Caixa Econômica Federal possa até se manifestar até mais apropriadamente do que a EBTU – pois é um projeto também de saneamento, na medida em que pretende desenvolver pelas regiões dos vales que necessitam de obras,

como V. Ex.^a bem conhece em relação à questão do saneamento. Terceiro, porque também há um componente muito importante quanto à revitalização do centro histórico. Essa é uma questão mais profunda que entendo deva ser discutida ao nível do Ministério da Cultura e do patrimônio Histórico. Mas, independentemente do exemplo de Salvador se viabilizar ou não, no futuro, a EBTU vem apoiando tecnicamente, com os seus profissionais, como apóia outros projetos, mas, financeiramente, ainda não existem perspectivas mais claras, é que esse é um projeto que tem por finalidade uma tecnologia mais simples, que pode ser desenvolvida a nível nacional, e que, uma vez possível de padronizá-la, para cidades que tenham o mesmo tipo de problema, o mesmo tipo de densidade demográfica, o mesmo tipo de saturação de corredores, viabilizaria uma economia de escala significativa e iria ao encontro daquilo que colocamos, na nossa intervenção, em favor do desenvolvimento de uma tecnologia nacional. É importante, sim, que se reconheça, como V. Ex.^a bem colocou no início, o transporte urbano como um bem essencial, e que o Governo procure, dentro dessa equação complexa, que é a equação dos recursos para a questão urbana, uma parcela significativa para o atendimento desses corredores que hoje transportam de 100 a 200 mil passageiros por dia, em condições bastante precárias, como V. Ex.^a bem citou.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Não quero particularizar, mas de qualquer jeito, peço licença novamente ao Sr. Presidente, para citar só, não havia comentado sobre o programa do vale-transporte, que defendi e defendo, apenas os empresários insistem que seja pago o FINSOCIAL, que não há por que assumir o vale-transporte, pelo menos, foi a posição, a nível nacional das entidades classistas. Mas, particularmente, no caso de Salvador, quero dizer que o anúncio formal do sistema – tenho **release**, inclusive, em minha sala. É questão de cinco minutos aportá-lo aqui – as afirmações dos responsáveis, secretários municipais, indicam, na composição dos recursos, a participação de financiamento internacional, especificamente, um financiamento de cem milhões de dólares do governo francês, que estaria vinculado a fornecimento de equipamento. Isso seria uma volta indesejável ao passado.

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – No caso, V. Ex.^a abordou de dois pontos gerados pela incorporação do BNH pela Caixa Econômica Federal

O primeiro se refere às normas e foi indagado o relacionamento de Caixa e MDU, uma vez que não sendo a Caixa vinculada ao MDU, essa articulação política do CNDU estaria dificultada. Mas isso não ocorre por uma razão: a Caixa não ter tradição, não tem **know-how**, não tem experiência no que se refere à política urbana. A Caixa foi sempre um banco como agente financeiro e nunca gestor. Acredito – e, aí, há uma experiência pessoal – que o relacionamento do CNDU com o BNH, que tinha essa experiência de gestor e responsável, ainda que indiretamente, pela política urbana, talvez, fosse mais difícil do que está hoje ocorrendo. Grande parte das normas, das diretrizes que a Caixa está implantando é em fração de um trabalho em conjunto com o **ilegível**. Então, a Caixa está consciente de que esta questão da política urbana deve ser definida a

de ministério. Somos um parceiro bastante dócil e disciplinado.

No que se refere à alocação de recursos, a sistemática da Caixa, na área habitacional, era de somar os recursos-retornos e depósitos de cadernetas de poupança, mais um delta-xis que se aplicava, digamos, uma variável de redistribuição de renda em termos regionais e aplicávamos em cada Estado. Isto, em última análise, significa que os Estados do Centro-Sul canalizavam parte dos seus recursos (do retorno) para os Estados do Nordeste e também a região de fronteira, em razão da demanda e em razão da situação mais crítica no que se refere à habitação no Nordeste. Agora, com o advento do BNH, passamos a ter recursos do FGTS, do Banco Mundial, e o BNH adotava uma regionalização. Mas essa regionalização, por uma análise histórica, ainda que rápida; posso estar cometendo alguma injustiça – ela nunca funcionou. Então, a Caixa, para este orçamento de 1987, não adotou a regionalização que o BNH adotava anteriormente. O que estamos fazendo é respondendo à demanda gerada pelas companhias de saneamento e pelas companhias de habitação. Na verdade, a regionalização não deve ter funcionado, nos anos anteriores, em razão da ausência de planejamento também dos Estados. E a Caixa, naturalmente, com o decorrer do tempo, teremos também uma proposta de regionalização.

O SR. GERVÁSIO CARDOSO: – O Sr. Constituinte tratou sobre o problema da gestão democrática e o planejamento. De fato, duas questões de crucial importância, fundamentais para o desenvolvimento harmônico das cidades brasileiras. Concordo inteiramente com S. Ex.^a que, nesses últimos anos, o conceito de planejamento no País, praticamente foi banido. Hoje, fala-se, em planejamento num sentido, inclusive, pejorativo. Acho que esse conceito tem que ser revigorado e colocado no seu devido lugar. Não se pode fazer nada, sem planejar. Por isso, deu o que deu, nesses últimos anos de governo, há cidades completamente desarticuladas, com problemas, sem o devido planejamento.

O problema da gestão democrática, talvez, não coubesse especificamente, porque ela é um conjunto de coisas que forma essa gestão democrática. Ela inclui a participação da sociedade, inclui problema de recursos, inclui o problema institucional. Como o documento do CNDU é abrangente para três comissões, essa questão da definição dos níveis de poder, de competência dos três níveis de governo para as áreas do planejamento, ficou numa proposta à Comissão de Organização do Estado. A quinta proposta seria inserir, entre as competências comuns da União Federal, dos Estados e dos Municípios, a de promover e planejar o desenvolvimento urbano e regional.

Então, quer dizer, essa questão, a nível de Constituição, ficaria mais global, mais abrangente, mais geral. E a questão da gestão democrática, talvez, em diversas dessas subcomissões, o assunto tenha uma interface. Não sei se seria o caso de entrar especificamente nesta Comissão da Questão Urbana e Transportes. São vários enfoques que tratam esta questão. Mas de qualquer maneira, concordo com o Prefeito e S. S.^a, categoricamente, pode dizer, porque administrou uma cida-

de complexa para ser gerida, como Salvador, e viveu, na pele, todo o problema, todas as dificuldades de administrar bem uma cidade e a necessidade da participação do povo no governo dos bens da sua comunidade. Então, concordo com S. S.^a, mas acho que a questão da gestão democrática, não sei se seria o caso especificamente para esta Subcomissão, e ratificar o interesse, o apoio e a concordância total, em termos da necessidade de revigorar e reintroduzir, na mentalidade dos brasileiros, o conceito do planejamento, não só do planejamento urbano, planejamento global, como um todo, um planejamento para o País.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Telmo Magadan, Presidente da EBTU.

O SR. TELMO MAGADAN: – Tive a oportunidade de participar, em algumas reuniões anteriores da discussão com os Srs. Constituintes sobre a questão do desenvolvimento urbano brasileiro, política urbana e esses mecanismos que devem ser representados na nova Constituição. A minha ausência hoje se deve a motivos fortes e, antecipadamente, quero me desculpar com o Sr. Presidente.

Mas a participação do Dr. Rabelo, que é um técnico especializado da área, trouxe uma maior criatividade a esta reunião.

Eu gostaria de, rapidamente, aproveitar a oportunidade, Sr. Presidente, que é rara, onde temos aqui o encontro com o Sr. Presidente da Caixa Econômica Federal e seus diretores, o Dr. Teobaldo Machado e o ex-Ministro Flávio Peixoto e membros do Conselho, o Secretário-Executivo, do CNDU, e nós que representamos a parte dos transportes como, de uma certa forma, nos reunimos, pela convocação do Sr. Presidente Dirceu Carneiro, formando três eixos básicos de indução, de ocupação do uso do solo, nas cidades brasileiras, ou em qualquer cidade, no conceito de vetores básicos de ocupação do solo nas cidades. Se se situar a questão, que nos parece que é um defeito e um erro que ocorre muitas vezes, porque somos daqueles que buscamos uma visão espacial das cidades e da sua relação de política urbana com a questão econômica e, tendo, nesses eixos, a sua caracterização de importância como indutor de ocupação do solo, mas, procurando destacar um dos aspectos que nos parece, que é um dos aspectos importantes, que na reunião que a EBTU manteve com esta Subcomissão, tive a oportunidade de destacar, e o ex-Prefeito Manoel de Castro, atualmente Constituinte, está de acordo, mas parece-me que é importante enfatizar a questão das políticas públicas e dos mecanismos institucionais. Parece-me que isso tem a ver com a Constituição, independente de termos uma tendência que, na discussão, tergiversarmos um pouco para questões que nos parecem que serão resolvidas em leis ordinárias e até em ações executivas, eu diria até ações no âmbito do próprio Executivo, hoje, já seriam possíveis.

Eu gostaria de aproveitar a oportunidade, baseando-me na pergunta do nobre Constituinte Manoel de Castro, pois parecem-me muito oportuna as questões que S. Ex.^a levanta e a resposta do ex-Ministro Flávio Peixoto, que é a questão institucional. Parece-me que é a oportunidade de

nós nos reunirmos neste momento – temos que ter presentes e acho que os Srs. Constituintes também – e pensarmos que a irracionalidade urbana no Brasil, ao longo desses anos, ela é fundamentalmente gerada pela irracionalidade de uma política econômica; é fundamentalmente gerada pela irracionalidade da aplicação dos recursos do Estado, entendendo o Estado como ente sociológico da União, o Estado como um todo. Essa é uma questão vital. Levantei, na reunião passada e levanto novamente esta questão, se tivéssemos um trabalho – vamos executar isso na EBTU, ao nível de assessoramento – de o componente de incidência da dívida externa e interna e a relação dessa questão com o déficit público, veremos – creio que a incidência é muito grande que a irracionalidade urbana, que os investimentos urbanos aplicados de forma irracional, talvez, seja o grande componente. Levantei-a, na primeira reunião que a EBTU participou aqui. A Constituinte tem que estar preocupada com mecanismos jurídico-constitucionais que garantam que as futuras políticas públicas das novas gerações possam realmente estar voltadas para a questão coletiva e social como prioridade – e aí vem a questão da prioridade – nos parece que essa é a tarefa básica da Constituinte.

Com relação à sua pergunta sobre a questão – parece-me que foi citada – habitacional, relaciona com transporte e uso do solo, parece-me que temos de fazer a nossa autocrítica, inclusive, no próprio Governo, do qual, participamos hoje. Parece-me que isso faz parte de uma postura democrática. A oportunidade que os Srs. Constituintes nos apresentam aqui de nos reunirmos o Presidente da EBTU, o Presidente da Caixa Econômica Federal, o Ministério do Desenvolvimento Urbano, representado pelo CNDU e pelos outros organismos da Caixa, parece-me ímpar nesse sentido.

Qual foi a nossa crítica, por exemplo, pegando, como exemplo, o BNH, ao longo dos anos? Acho que o BNH, como instituição, mereceu até elogios e até cópias de outros países desenvolvidos. Porque ter um organismo, para tratar da questão habitacional do País, um Banco Nacional da Habitação, pareceu-nos que a intenção, a iniciativa é extremamente meritória. Eu como fiz parte, ao longo desses anos, do IAB, sei que o IAB, inclusive, apoiou essa iniciativa de um governo, ao qual ele era oposição, como sociedade civil, na época. Entretanto, o que se criticava no BNH? Era a visão financeira da questão urbana. Aí, estão os números, e o Presidente da Caixa que sabe muito mais do que nós, o Teobaldo Machado, que hoje assume a área do desenvolvimento urbano, o ex-Ministro Flávio Peixoto e o Gervásio sabem disso, que os domínios do BNH estão em requisição. O Ministro teve oportunidade, inclusive, de colocar um grande investimento, não se resolveu a questão habitacional e há um grande rombo do BNH. Então, há toda uma contradição nesse processo. E parece-nos que, se aprofundarmos essa questão, fundamentalmente, está na irracionalidade do desenvolvimento urbano, na falta de prioridade social e na visão financeira da questão. Essa nos parece a questão mais grave. Hoje, quando olhamos para frente, olhamos o quadro atual, parece que devemos estar alertas, exatamente, para que isso não se repita. Porque, amanhã,

depois, seremos cobrados, inclusive, como governantes. Que haja articulação a nível do Governo Federal, não só na futura Constituinte como hoje, no sentido de que isso possa ser evitado, que se possa evoluir para uma política urbana integrada a uma política econômica. Não acredito em política urbana, sem estar integrada à visão de uma política econômica, e que possa, real e objetivamente, a nível mais simples, racionalizar a ação de transporte urbano com um conjunto habitacional e com a área de saneamento. Isso para se deter os três eixos básicos de ocupação do solo. E que isso possa ser compatibilizado com a gestão da terra, com a visão da cidade, como um todo, e com a gestão democrática da cidade, como foi citado pelo Constituinte. Parece-me que faltam ainda mecanismos institucionais, no marco conjuntural, não diria, no marco estrutural, que permitiria ao Governo evoluir nesse sentido. Talvez, tergiverse um pouco, Sr. Presidente, peço minha desculpa, mas me parece importante a oportunidade que nos é dada na Constituinte, que possamos, no debate, inclusive, aprofundar no marco que nos é possível. Diria até, não nos antecipando à Constituinte, mas nos antecipando naquilo que nos cabe, como homens de executivo, como homens que têm que fazer a sua autocrítica permanente, fazer a reflexão se as nossas ações realmente estão voltadas permanentemente para o interesse social e coletivo. Esse tema realmente merece um aprofundamento maior.

Quando o Dr. Flávio Peixoto coloca essa preocupação de articulação da Caixa com o MDU – quero referir-me um pouco ao Ministério do Desenvolvimento Urbano. Ora, após a Segunda Guerra Mundial, os países capitalistas, que se planejavam, fizeram uma proposta de ministérios que tratassem dessa questão. Sempre citei a IAB que, talvez, é o meu espírito que me faça citá-lo, mas o IAB é uma entidade histórica, que hoje tem 70 anos, tratando dessas questões e que merecem respeito e ser ouvida. O IAB, em 1954, no seu Congresso Nacional de Urbanismo e Arquitetura, que tratava de todas essas questões, propunha criação do Ministério do Desenvolvimento Urbano. Ora, uma das grandes ações do Dr. Tancredo Neves e ratificada pelo Presidente José Sarney foi a criação – temos aqui o seu primeiro Ministro – do Ministério do Desenvolvimento Urbano. Parece-nos que a evolução desse processo, quando ouço o Dr. Flávio Peixoto se referir à preocupação da Caixa Econômica Federal com esta questão da integração com as políticas do Ministério do Desenvolvimento Urbano, parece-nos fundamental. Tenho certeza de que hoje temos pessoas como o Presidente Marcos Freire, o Dr. Teobaldo Machado, Dr. Flávio Peixoto e outros, que são pessoas preocupadas com isso. Mas a minha preocupação é com o futuro. Nós ainda não temos mecanismos institucionais, num marco conjuntural – e essa autocrítica temos que fazê-la que nos garanta que, no momento em que o Presidente Marcos Freire se retire da Caixa, o Dr. Flávio Peixoto, o Dr. Teobaldo Machado, sem querer fixar em pessoas, não temos a garantia de que esta integração que o Dr. Flávio Peixoto coloca, existirá no futuro, com esta vontade, com este esforço, com esta intenção política. Os mecanismos institucionais não estão garantidos neste sentido. Então, quando cito este aspecto e faço esta intervenção é porque esta Constituinte tem

de garantir isto a nível do marco constitucional. Parece que esta é uma questão vital do País. E parece-me que nós que fazemos parte do Governo, na nossa autocrítica, mas sem desconsiderar o esforço dos homens que estão no Governo, devemos, no marco da nota conjuntural e, talvez, não estrutural, devemos adiantar-nos nesse sentido. É que possamos realmente, junto com os Constituintes, junto com os membros do Executivo, garantir essas políticas, garantir esses marcos institucionais. Nós ainda não temos o devido entrosamento entre a Caixa Econômica Federal e a EBTU, por exemplo. Parece-me fundamental esse entrosamento. Sei da intenção do Presidente, sei da intenção dos Srs. Diretores. Parece-me que esses pontos, quando citamos a intenção básica qual é? É no sentido de que possamos realmente cumprir aquele papel de homens públicos, que realmente posso testemunhar, daqueles que tenho convivido, de que todos têm interesse permanente com a questão coletiva, com a questão social e com o avanço dessas políticas ao nível do desenvolvimento urbano. Cito esses **ilegível** podem depender das pessoas ou da boa soma de um presidente de uma estatal, ou de quem quer que seja, mesmo que isso seja o mais meritório no seu momento histórico. Mas que temos que ter garantia que, no futuro, nas próximas gerações, não se repetirão os erros que foram repetidos pelo BNH, como instituição que ficou voltada a uma ação setorial, foram repetidos, que foram perpetuados – e repetidos pela EBTU, como foi citado pelo Dr. Rabelo que construiu sistemas de metrô, com altos custos, incidindo de forma considerável na dívida externa e interna e que, hoje, tem poucas demandas e assim por diante. Também eu citaria a área de saneamento e outras áreas mais. Quando cito isso é com a intenção de trazer uma contribuição aberta, como participante de um governo democrático, que busca esse tipo de posicionamento, e aproveitando uma oportunidade muito rara que a Constituinte nos dá de discutirmos esses aspectos.

Quero deixar registrado isso, como uma contribuição ao debate e à discussão, buscando, como meta, como princípio, perseguição de mecanismos institucionais objetivos, maduros e democratas de um país que realmente deseja sair do subdesenvolvimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a nobre Constituinte Myrian Portella.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Dr. Marcos Freire, V. Ex.^a ao falar, levantou três questões da mais alta importância, que é a questão urbana ligada à questão agrária. V. Ex.^a falou também sobre as bases do sistema econômico brasileiro que têm muito a ver com a questão urbana. Outra afirmação é que questão agrária, questão urbana e conceito de propriedade é um grande tripé em que se movimenta toda a nossa problemática. Mas o que sentimos, quando se toca nesses assuntos e quando procura se trisar na propriedade, quando procura se levantar, conceituar a propriedade, correlacionar a questão urbana com a questão agrária, a gente sente que há, como que um **frisom** aqui, na Comissão, que procura jogar ou atirar para o outro lado, dizendo que falta recursos, quando, muitas das vezes, como disse o Dr. Telmo, o que falta é gerir bem os recursos; o que falta é espírito público aos

homens brasileiros. Talvez, falte o que o Dr. Marcos Freire disse: princípios gerais, norteadores de toda uma política. Penso eu que nós devemos ter um senso de muita objetividade e eu gostaria de perguntar ao Ministro Flávio Peixoto, na sua análise, na análise da Caixa Econômica, hoje, qual é o grande obstáculo para uma política habitacional eficiente, eficaz e condizente com a realidade brasileira.

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – Na verdade, é um conjunto de obstáculos. Em primeiro lugar, nós temos um plano de montagem industrial que não funciona. Esse plano de produção industrial, que é o Banco de Poupança, empresa e mutuário têm demonstrado, na análise histórica, que nós temos que romper com essa sistemática. Em segundo lugar, também nós temos a questão qualitativa, nós precisamos avançar no que se refere a tecnologia de construção. Nós ainda construímos de forma feudal. E o ponto mais importante é se estruturar todo um ambiente econômico, jurídico e administrativo, não hostil à iniciativa espontânea de indivíduos e comunidades, mas sim que venha a favorecer, porque essa tarefa habitação – hoje, a Caixa se coloca na berlinda – não é uma tarefa única da Caixa Econômica Federal. Quando se fala em integração aqui, é preciso também entender que o nosso papel da Caixa Econômica é pequeno. Eu usei o adjetivo pequeno e fui contestado pelo Deputado Pontes, mas, na verdade, a nossa tarefa é apenas uma parte dessa grande tarefa que aguarda, que está por aí, está nos aguardando. Então, na verdade, além desses pontos que eu coloquei, é necessária essa integração, e essa integração tem que ocorrer através de ações do Executivo, ou através – é importante frisar aqui as palavras do nosso amigo Telmo – do marco institucional. Só assim, eu acredito que nós tenhamos condições de solucionar a questão do problema habitacional.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria de fazer uma Pergunta ao Dr. Rebelo. Ele afirmou que o transporte é um direito do cidadão e que é um dever do Estado. Sentimos, pela sua explanação, que nem deve ser o sistema estatizado, porque, muitas vezes, o Estado não é aquele grande gestor, aquele grande administrador, e nem deve ser um sistema privado, eminentemente da iniciativa privada.

Pergunto eu, para finalizar e para chegarmos, assim, a uma tomada de consciência: O senhor propõe um sistema misto de transporte, parte estatal e parte de iniciativa privada? Nesse sentido, nós tivemos uma exposição do Prefeito de Curitiba, que me empolgou bastante, porque ele provou que toda a frota é do usuário e que o dono da empresa tem, como se fosse seu, quando na verdade o usuário já pagou repetidas vezes. O que é, assim muito objetiva e concretamente, que a EBTU propõe como aquele sistema de transporte coletivo que mais se adequaria a nossa realidade, não só de hoje como do futuro? Assim pergunto porque nós não estamos pensando em fazer uma Constituição só para um Brasil de hoje mas também para 60 anos. Qual é a proposta. Qual o sistema que a EBTU acha que seria mais viável?

O SR. FLÁVIO PEIXOTO: – Bom, Deputada, a primeira é com relação a frase que V. Ex.^a colo-

cou. Ela não é de nossa autoria; ela é uma frase que foi utilizada pelos técnicos de São Paulo e parece-nos que caracteriza bem essa questão da propriedade do sistema.

Em segundo lugar, a EBTU, não propõe; ela está discutindo com os setores envolvidos, usuários, empresários, organismos locais, essa questão do repensar, como eu já coloquei, do modelo de operação do sistema. Não se trata de uma operação mista. Como o Prefeito bem colocou, e o exemplo de Curitiba é bastante esclarecedor, na realidade, o Prefeito Manoel de Castro conhece bem também essa problemática, pois vivemos, em conjunto, durante uma época, em Salvador, o sistema já é uma propriedade do cidadão, na medida em que os custos do veículo renovado entram no custo da tarifa. Então, na realidade, não é uma propriedade do empresário. O que se tem que fazer atualmente, e nós entendemos que isso é uma evolução, é definir o que é responsabilidade do Estado, e o que é responsabilidade do setor privado. E aí, nesse momento, nos vamos ver que não se trata de nenhum tipo de operação mista, ou estatizante, ou privada, mas sim, um estabelecimento de responsabilidade específica, naquilo que compete a cada setor, com todos os direitos ao lucro que a gestão, que a gerência do sistema permite e com todos os direitos à posse que, de fato, já acontece. É preciso se dizer, por exemplo, que o sistema de trens metropolitanos, de metrô, no Rio e São Paulo, já são uma propriedade do Estado que transportam hoje milhões, no caso de São Paulo, de usuários por dia. Então, o Estado já detém uma parte significativa desses sistemas, o usuário também já detém uma parte significativa do sistema, na medida em que ele paga, na tarifa, por todo o equipamento que é utilizado no sistema.

A questão, hoje, é definir a responsabilidade de cada um dos setores envolvidos e, com isso, evoluir para uma tarifa mais real, em relação ao salário do usuário na Constituição brasileira.

A SR.^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria de pedir ao Dr. Gervásio que essas sugestões que nos trouxe, que são da mais alta valia, que elas não chegassem tarde demais as nossas mãos, porque os conceitos que foram emitidos aí, através de todo um estudo sei que foi estudo de uma equipe, são conceitos extremamente democráticos, extremamente progressistas. E nós temos aqui, no âmbito dessa Comissão, nós temos necessidade de recebê-los o quanto antes, porque, como eu disse, quando se fala na propriedade, quando se fala no regime da utilização do solo, há uma dificuldade de se penetrar no cerne da questão. Temos que ver que a cidade é um ente coletivo, é um ente econômico, mas que vive na mão de poucos, de quem detém os terrenos. Existe uma especulação imobiliária galopante que nós temos que barrar, que a Constituição tem que dar um freio, porque, senão, nós não teremos o desenvolvimento urbano que nós desejamos.

O SR. GERVÁSIO CARDOSO: – Apenas eu vou levar a sugestão de V. Ex.^a ao conhecimento do Sr. Ministro e pedir para que, o mais breve possível, chegue o documento formalmente a esta Comissão.

A SR.^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria só de complementar aqui. O que o Sr. Dr. Telmo, falou aqui me deixou profundamente emocionada, com a visão de um homem que serve o Governo, um homem de Governo, mas que tem uma grande visão social e coletiva. De modo que me deixou vivamente impressionada com tudo o que foi falado aqui. Se todos os homens de Governo tivessem a visão do Sr., acho que nós teríamos um novo Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE JOAQUIM BEVILÁCQUA: – Eu queria falar, rapidamente, Sr. Presidente. Não pertenço a esta comissão, mas também não poderia deixar passar a oportunidade da reunião de tantas ilustres figuras, responsáveis, cada uma em seu setor, por boa parte de nossos problemas de desenvolvimento urbano, transporte, etc. E tendo em vista tudo o que falou aqui o Dr. Telmo Magalhães, Presidente da EBTU, sobre a preocupação em fixar mecanismos institucionais, relacionando o problema da dívida externa e interna com problema da política econômica e isto tudo com os problemas de alimentação, habitação, transporte, saneamento básico, etc., eu gostaria de deixar aqui alguma observação da minha experiência também como ex-Prefeito, nós, que sofremos na prefeitura, é que sabemos como é que, às vezes, as soluções surgem, muitas vezes não de cima para baixo, do planejamento centralizado, mas, muitas vezes, de baixo para cima, através das soluções dos próprios moradores. Deixar, portanto, como duas sugestões de gestão democrática, uma que já vem sendo praticada no Rio do Grande do Sul, que é a Lei Orgânica dos Municípios; outra, que nós tivemos uma experiência muito interessante em São José dos Campos, que é a do orçamento participativo. Tivemos essa experiência em 1980, em 1981, altamente gratificante, com o povo estabelecendo as prioridades da lei de meios. Vimos, inclusive, hoje, na **Folha de S. Paulo**, que os Estados Unidos, com tremendos déficits públicos, vêm de instituir lá, também, a oitiva dos seus cidadãos, para a elaboração dos seus orçamentos.

O que mostra que, muitas vezes, diretrizes traçadas aqui de Brasília, ou planos formulados pelos melhores arquitetos, pelos melhores engenheiros, muitas vezes, não têm adequação com as realidades e as disparidades enormes deste Brasil continental, seja no mesmo Estado, seja considerando a Região Sul, Sudeste, com o Nordeste, com a Amazônia e assim por diante.

Daí por que eu apreciei muito a própria resposta dada pelo Presidente da Caixa, Dr. Marcos Freire, Vice-Presidente da Caixa Econômica Federal, com relação às prioridades da Caixa, porque a Caixa é, hoje, um banco de primeira linha e eu sempre defendi, desde de 1975, na minha primeira Legislatura, a extinção do BNH, pela inadequação, do espírito que orientou e inspirou a sua formação, pela burocracia que entalou o seu desenvolvimento e pelos desvios da aplicação dos seus recursos. Hoje, a Caixa, efetivamente, acho que deve dirigir as suas prioridades, na medida em que as comunidades se organizem. E a comunidade de Curitiba é um exemplo de organização. Se Curitiba conseguiu se organizar, no tocante ao transporte urbano, no tocante a uma série de

outros equipamentos urbanos, por que as outras cidades do porte de Curitiba não podem também se organizar. Então, eu acho que esse estímulo deve ser feito. O exemplo americano é saudável. Lá, nos Estados Unidos, o princípio da Federação funciona. Os Estados que querem ser Estados ecológicos são Estados ecológicos. Votam uma legislação que proíbe a instalação de indústrias, que proíbe isso, que proíbe aquilo. Os Estados que querem ser Estados industrializados têm a sua legislação específica, muito mais liberal, no tocante à proteção ambiental e assim por diante.

Eu acho que o Brasil, nesta enormidade de País que nós temos, com a diferenciação que existe de etnias, de problemas de culturas, de níveis econômicos e sociais, não podemos pensar jamais num planejamento unificado, porque, senão, nós vamos cair naquele centralismo, que nos levou às dificuldades do presente.

Então, apenas a título de sugestão e excitado pelo debate muito fértil propiciado por esta Comissão, trago essas duas sugestões, que eu acho que dizem respeito a esta Subcomissão. Eu já fiz essa sugestão também à Subcomissão do Poder Legislativo. O orçamento participativo, a lei de meios, fizemos em São José, de uma forma muito simples, inclusive envolvendo um caráter didático, distribuindo formulários através das escolas, computando através de computador, as preferências, as prioridades apontadas pelo povo e aplicando o recurso do povo naquelas prioridades apontadas pelo povo.

Eu queria discordar também, dada a máxima vênua, do Constituinte Denisar Arneiro, no tocante à indexação do orçamento pessoal. Há abusos, há casos de gastos de 80, 90% do orçamento com o pessoal. Mas, se formos indexar, nós vamos verificar que, muitas vezes, a atividade do poder público, muito mais do que fazer obra, é de prestar serviços, como por exemplo, contratar médicos, dentistas, professores, e assim por diante. A própria Emenda João Calmon já obriga o gasto grande em educação. Isto implica em contratação de professores, de auxiliar de pessoal, etc. O sistema integrado de saúde implica na contratação de médicos, pessoal para médico, etc., muitas vezes, isso pode ultrapassar, inclusive os 50%. O que eu acho que deve haver, inclusive, é um controle pela Câmara Municipal, que tem um órgão auxiliar, que é o Tribunal de Contas do Estado. Aí, sim, controlar se há um abuso, se há contratação de marajás, se há nepotismo, se há uma excessiva contratação de burocratas desnecessários. Aí, eu concordo com o ilustre Constituinte.

Era só isso, Sr. Presidente, e eu agradeço oportunidade de participar desta ilustre Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte.

O SR. MARCOS FREIRE: – Apenas o seguinte, eu acho que, quando o Deputado Joaquim Beviláqua coloca o problema do orçamento participativo, na verdade S. Ex.^a envereda por uma palavra-chave que é muito importante.

Eu acho que, nos vários setores da atividade pública, para enfrentar esses graves problemas, diretamente ligados à coletividade, a participação é essencial, em termos desses problemas. S. Ex.^a citou o caso de Curitiba. Eu poderia estender o

exemplo, e está aí o Dr. Teobaldo, o exemplo da experiência extremamente positiva de habitação popular, feita na base da participação dos próprios interessados, através da autoconstrução ou do regime mutirão.

Eu não tenho dúvida nenhuma de que, dentro das fórmulas clássicas de fazer habitação popular, nós vamos estar muito longe de reduzir o fosso que nos separa do ideal. Agora, será através, talvez, de um tipo participativo de habitação popular, que se pode realmente avançar significativamente mais. E daí por que a Caixa Econômica, a cerca de 2 meses, estabeleceu uma ênfase muito grande para a habitação popular, na base do mutirão da autoconstrução.

Basta dizer o seguinte: para esse tipo de programa, à prefeitura, ao Estado que apresentar programa nesse sentido, a Caixa não vai cobrar nenhum "spread". Apenas o custo de captação de recursos. Não vai cobrar taxa de administração; não vai pagar taxa de administração ao agente promotor. Apenas exige que esse programa venha a beneficiar pessoas que ganham até dois salários mínimos e que não se possa cobrar prestações superior a 10% da renda familiar. Tive, por exemplo, o testemunho do Governador da Bahia, Waldir Pires, que diz estar preparando um projeto, partindo para uma ação, em profundidade, de habitação popular, na base do mutirão. Quer dizer, os custos serão os mais reduzidos possíveis a uma instituição financeira, ainda estamos em gestões com MDU, para ver se, além disso, ainda há fundo perdido, para até o custo de captação ser reduzido e/ou desaparecer, em alguns casos, mas eu acho que aí tem que ser na base da participação.

Eu acho que isso daí é essencial, sob pena de não se conseguir superar essa defasagem tremenda que existe entre a demanda e a oferta. E acho que o depoimento do Constituinte Joaquim Beviláqua foi importante, em termos de que se pode colocar a participação em tudo e vai facilitar muita a solução, seja de habitação, seja de saúde, seja de educação, seja lá do que for, e até do orçamento, como S. Ex.^a colocou, fazendo com que a própria coletividade se sinta co-responsável no acerto ou não das coisas que estão sendo feitas.

Isso é muito importante, porque ficar do lado de fora, a participação da sociedade ser apenas de 4 em 4 anos para eleger o governante; a própria pessoa se sente desobrigada e fica na crítica etc. É muito melhor que as pessoas participem também de certas opções, de certas decisões.

Muito obrigado.

O SR. DENISAR ARNEIRO: – Vai levar anos para fazer a cabeça do povo brasileiro para isso. Talvez leve mais para não fazer.

O SR. TEOBALDO MACHADO: – Deputado, o Presidente Marcos Freire falou da experiência do Paraná, em termos de habitação. Mas, por ser uma experiência válida no Paraná, pode não ser boa em Alagoas ou em Goiás. Tem que se respeitar as características regionais. Mas eu gostaria também, tomando a liberdade, de dar o exemplo do Plano de Ação Municipalista, que foi feito no Paraná, em termos de obras de infra-estruturas, onde se organizou a comunidade, através das suas lideranças políticas, encabeçadas pelos prefeitos. Eles decidiram as obras priori-

tárias, em termos de infra-estrutura urbana também, o Governo tomando ação, com recursos do Banco Mundial, e também a contrapartida do Estado, com mais de 25% à fundo perdido, e a outra contrapartida do Município. Foi uma experiência válida, em que todos os municípios do Paraná foram atendidos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro):

– Nós recebemos um documento do II Encontro Interestadual de Vereadores, que tomou a resolução sobre a Declaração de Vancouver que nos foi encaminhada pelo Vereador Luiz Paulo Costa, que requereu também uma indagação aos presentes.

Concedo a palavra ao Sr. Luis Paulo Costa.

O SR. LUIS PAULO COSTA: – Sr. Presidente, trata-se de um documento já aprovado inclusive por um plenário, constituído por vereadores, Prefeitos, Vice-Prefeitos e dirigentes municipais de aproximadamente 3 mil pessoas, representantes das populações de centenas de cidades brasileiras, que está se reunindo em Brasília, desde a última quinta-feira, que é o II Congresso Municipalista do Brasil. Esse documento que trago aqui, como contribuição desse Plenário à Subcomissão da Questão Urbana, diz respeito à adoção da Declaração de Vancouver. Desde que as Forças Aliadas derrotaram o nazi-facismo, a humanidade citou a democracia como o valor universal, possibilitando aos homens e aos povos que mais se reunissem e se encontrassem, colocando experiências, informações, acumulando conhecimentos mútuos, no sentido das resoluções dos problemas, das questões que preocupam as populações, entre elas, a questão urbana.

E, nesse sentido, inclusive, a própria Constituinte instalada em nosso País, é um momento privilegiado, dentro dessa conquista de avanço democrático da nossa humanidade.

E, pelos debates que inclusive ouvi aqui, acredito que a questão central está tratada na Declaração de Vancouver, por que as Nações Unidas, já em 1976, realizaram, em Vancouver, no Canadá, uma importante conferência sobre o meio-ambiente, durante a qual, foram discutidos e apreciados os princípios e diretrizes gerais do esforço mundial, para melhorar as cidades e as vilas, ou sejam, os assentamentos humanos.

O documento final, resumindo os trabalhos desenvolvidos, conhecidos por Declaração de Vancouver, embora decorridos vários anos, ainda não mereceu uma maior atenção dos legisladores brasileiros, apesar de que o Brasil foi um dos 89 países signatários.

Essa declaração está para a questão urbana, assim como a Declaração Universal dos Direitos do Homem está para a pessoa humana, assim como a Conferência de Alma-Ata está para a saúde dos povos. Esta a declaração de Vancouver em relação à questão urbana. A declaração, portanto, é um dos mais importantes documentos internacionais das últimas décadas, chegando mesmo a propor uma nova ordem econômica internacional, reconhecendo que os problemas dos assentamentos humanos não estão isolados do desenvolvimento econômico e social dos países e nem podem desvincular-se das relações econômicas e injustas que existem atualmente, denunciando uma deteriorização social, econômica, ecológica e ambiental, exemplificada, nos

planos nacional e internacional, pelas desigualdades nas condições de vida, a segregação social, a discriminação racial, o desemprego agudo, o analfabetismo, a enfermidade e a pobreza, a ruptura das relações sociais e dos valores culturais tradicionais e o aumento da degradação dos recursos necessários para a vida no ar, na água das e na terra, a Declaração de Vancouver também acusa a urbanização improvisada e a situação conseguinte de adensamento populacional, contaminação, deteriorização e pressão psicológicas, nas regiões urbanas e um atraso rural, que obriga a uma grande maioria de seres humanos a viver nos níveis mais baixos de vida e contribui para um crescimento urbano improvisado.

Anuncia ainda que o aperfeiçoamento da qualidade de vida dos seres humanos é o primeiro e mais importante dos objetivos de toda a política de assentamentos humanos e apregoa que a moradia e os serviços adequados constituem um direito humano básico, que impõem aos governos a obrigação de assegurar a sua obtenção por todos os habitantes, começando pela assistência direta às classes menos favorecidas, mediante a orientação de programas de auto-ajuda e de ação comunitária. E que o direito do cidadão, em particular, de forma direta, individual e coletiva, na elaboração das políticas e programas que afetem a sua vida, é fundamental para a dignidade humana.

Os princípios e diretrizes gerais adotadas para a melhoria das condições de vida da população carecem ser discutidos pelo Congresso Constituinte, até porque acredita-se poderão informar a própria fixação de princípios constitucionais que possam garantir a adoção da Declaração de Vancouver.

Desta forma, apresento sugestão de submeter à apreciação da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, da Comissão da Ordem Econômica Congresso Constituinte, a Declaração de Vancouver. É uma exigência de tantos quantos lutam em nosso País e no mundo por melhores condições de vida para o povo.

Inclusive nós já fizemos a entrega ao Presidente dessa Comissão, ao ilustre Constituinte Dirceu Carneiro, do texto integral da Declaração de Vancouver, e pela argumentação aqui trazida pelo ilustre Presidente da Caixa Econômica Federal, Marcos Freire, da necessidade da fixação de princípios e diretrizes gerais para que esta nossa próxima Constituinte não seja de fato um regulamento cheio de detalhes. Há necessidade, realmente, de que a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte se assenhere dos conhecimentos da humanidade, principalmente dos países em desenvolvimento, que se reuniram em Vancouver, e forjaram essa declaração fundamental para se desvendar a questão urbana, no sentido da adoção de princípios e diretrizes gerais que realmente possibilitem ao próprio povo sair da condição em que ele se encontra atualmente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria apenas de fazer um pedido aqui à Caixa Econômica Federal, nas pessoas do Presidente Marcos Freire, nosso diretor, o ex-Ministro Flávio Peixoto.

Eu tenho recebido quase que diariamente sugestões de diversas partes do Brasil de Constituintes e agora acabo de receber dos vereadores solicitando que inclua na Constituição que as casas que tenham área mínima de 60 m², em novos habitacionais, não poderão ser construídas em área inferior a 200 m. Lá no Rio e em qualquer parte do Brasil o pessoal fala: V. Ex.^a é o Relator, fale com eles, porque a casa o conjunto habitacional, construído com casas e residências onde sobra um quintal, o mutuário tem sentido de permanência, passa o fim-de-semana em casa, tem quintal, tem animais, faz puxados, e quando mora em prédios, verticais, altos, o morador não permanece em casa nos fins-de-semana, na área de lazer, ele sai de casa vai jogar futebol, vai para o bar, beber, ele está ali temporariamente. Então, como eles estão pedindo e não é matéria constitucional, quer dizer, a Caixa não pode legislar sobre isso, mas a Caixa pode adotar isso como norma de só aprovar conjuntos habitacionais com área mínima de lote "X" para cada casa.

O SR. MARCOS FREIRE: – Só um adendo, eu acho que é uma sugestão e chegamos a formular um programa, o verde teto, em que além do teto se facultava a possibilidade do verde, através de uma área de um terreno que facultasse ao beneficiário ter a sua horta, o seu pequeno bosque o seu criatório doméstico. Agora o que ocorre é o seguinte: é que primeiro isso depende do projeto que nos é apresentado, e evidentemente se o terreno, em termos genéricas, nós estabelecêssemos isso como uma norma genérica, isso implicaria num custo maior, desde que o terreno implicaria numa despesa maior. Ora, já há um problema da inadimplência até mesmo nessas casas menores, então eu acho que é algo a ser examinado sob vários aspectos, inclusive do aumento de custo, pois, evidentemente, se o terreno for maior o custo da unidade habitacional sairia maior, a não ser que seja num programa com integração das próprias prefeituras, que era o caso do verde teto, em que o terreno entraria como doação de uma entidade pública ou privada. Aí sim eu acho que seria muito válido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não havendo mais nenhuma inscrição, para abordar e discutir os temas aqui expostos, nós agradeceremos a presença de todos os participantes, dos assessores, dos que assistiram durante todo esse tempo esta reunião, dos Constituintes, do Dr. Marcos Freire, Presidente da Caixa, do ex-Ministro Flávio Peixoto, um dos diretores da Caixa, bem como o Dr. Teobaldo Machado, o Dr. Telmo Magadan, e também o Antônio Rebelo, encerraremos esta reunião, considerando ainda que até o último dia hábil para se apresentar sugestões ao Relator, a Subcomissão está aberta para receber qualquer encaminhamento por escrito ou qualquer contribuição para o melhor desempenho deste nosso trabalho.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos da presente reunião.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 21 horas.)

Ata da 13ª Reunião Ordinária

Às nove horas e cinquenta e quatro minutos do dia cinco de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes: José Ulysses de Oliveira, Dirceu Carneiro, Lael Varella, Gidel Dantas, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte, Márcio Lacerda, Denisar Arneiro, Cláudio Ávila, Myriam Portela e Sérgio Naya, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Havendo número, é dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente convidou, para comporem a Mesa dos debates, os seguintes expositores: Senhor Tibério César Gadelha, Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação; Senhor Hugo Rosa, Vice-Presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção; Senhor Paulo André Jorge Germanos, Diretor do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo; e Senhores Lúcio Assunção, Moacyr Gomes de Almeida e Dagoberto Godoy, Membros do Conselho Diretor da Câmara Brasileira da indústria da Construção, que usaram da palavra, expondo sobre temas relativos às suas áreas de atuação. Neste momento foi entregue, aos Membros da Mesa, pelo Senhor Moacyr Gomes de Almeida, um documento, no qual constam estudos sobre os problemas ligados ao desenvolvimento urbano do país. Encerrado o período das exposições, o Senhor Presidente abriu os debates, concedendo a palavra ao Constituinte José Ulysses de Oliveira. Durante os debates, o Constituinte Ricardo Isar levantou uma Questão de Ordem, dizendo que gostaria de formular perguntas complementares às do Senhor Relator. Continuando os debates, com a palavra os seguintes Constituintes: Raul Ferraz, Ricardo Isar, Manoel Castro, Denisar Arneiro, Luís Roberto Ponte, Myrian Portella e Sérgio Naya. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, às treze horas e trinta e cinco minutos, convocando outra, para hoje, às dezessete horas, destinada à eleição do Primeiro-Vice-Presidente, na vaga do Constituinte Joaquim Francisco, que assumiu o Ministério do Interior. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, cinco de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete. – Constituinte Dirceu Carneiro.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 5 DE MAIO DE 1987, ÀS 9:00 HORAS e 55 MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II, SENADO FEDERAL

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão abertos os trabalhos desta Subcomissão da Questão Urbana e dos Transportes.

Convidamos para participar da Mesa, os responsáveis pelas exposições e debates de hoje: Sindicato Nacional da Indústria de Construção

de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação, representado por seu presidente Dr. Tibério César Gadelha; Câmara Brasileira da Indústria da Construção, representada por seu vice-Presidente Hugo Rosa; Sindicato das Empresas de Compra, Venda Locação e Administração dos Imóveis de São Paulo, Dr. Paulo André Jorge Germanos, seu Diretor, Conselho Diretor da Câmara Brasileira de Indústria da Construção: Lúcio Assumpção, Gomes de Almeida e Dagoberto Godoy.

Dentro da sistemática de trabalho desta subcomissão, cada expositor terá vinte minutos para a sua alocação; faremos todas as exposições sucessivamente e após teríamos o tempo necessário para os debates, onde cada Constituinte dispõe de três minutos para indagar e igual tempo o expositor indagado para responder. De modo que passaríamos, objetivamente, ao primeiro expositor, Dr. Tibério César Gadelha. Tem S. S.^a a palavra.

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, cabe de início fazer um registro, que é o meu entusiasmo pelos trabalhos da Constituinte e, através dos Srs. Constituintes aqui presentes me congratular pelo Regimento que aprovaram, que nos permitiu estarmos aqui presentes procurando dar a nossa colaboração na elaboração da nossa nova Carta Magna. Em segundo lugar, gostaria de esclarecer que o Sindicato Nacional da Indústria em Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação – Sinicon; mais conhecido como Sindicato da Construção Pesada, reúne as cinco grandes empresas, todas as 22 médias empresas do País e cerca de 150 pequenas empresas, do Pará ao Rio Grande do Sul.

A sugestão que trazemos à Subcomissão de Transportes, pela experiência acumulada em mais de 25 anos de atividades do Sindicato, e que expressa o pensamento das pequenas, médias e grandes empresas, é de que a nova Constituinte preserve a competência da União em estabelecer o Imposto Único sobre os Lubrificantes e Combustíveis Líquidos ou Gasosos, vinculados a investimentos na área rodoviária e predeterminando o percentual destinado aos Estados e Municípios.

O Plano Rodoviário Nacional, que foi implantado nesses últimos 30 anos, e que hoje representa para Nação patrimônio estimado em 10 bilhões de dólares, só foi possível ser executado graças à criação do Fundo Rodoviário Nacional, ainda em 1945, fundo que já previa, desde a sua criação 60% de seus recursos para os Estados e Municípios, o que permitiu a criação e o funcionamento dos DER estaduais.

Trazemos algumas informações, como subsídios à Subcomissão, sobre o problema dos transportes, particularmente o rodoviário. Os dados do Ministério dos Transportes de julho de 85 mostrem que o setor rodoviário responde por 60% do transporte de mercadorias e por 95% pelo transporte de passageiros.

Para surpresa, que eu diria geral, a malha rodoviária federal representa apenas 7% de toda a malha rodoviária do País, respondendo os municípios, para V. EX.^a terem idéia, pela conservação, que não se faz por falta de recursos, por 1.311.196 quilômetros de estradas. Os Estados, com 85.725

quilômetros de estradas não pavimentadas e mais 51.800 quilômetros de estradas pavimentadas, e a União com apenas 29.588 quilômetros não pavimentados e 57.739 quilômetros pavimentados. Respondem os Estados por 13,3% da responsabilidade pela malha rodoviária do País, e os municípios com 79,3%.

A transferência do Fundo Rodoviário Nacional para Fundo Nacional de Desenvolvimento, nos anos 79/80, levou a uma situação calamitosa na conservação, não digo nem sequer restauração e muito menos na construção da malha rodoviária nacional. O DNER estima que nesses últimos anos tenhamos perdido cerca de 900 quilômetros por ano de estradas que não foram conservadas, e que simplesmente se acabaram.

Ao trazer esta nossa sugestão, o sindicato está certo de que responde pelos interesses de seus filiados, construtores de estradas, mas que esses interesses estão intimamente ligados aos interesses de todo o País e de todos os Estados. Todos nós, os Srs. Constituintes inclusive, são usuários dessas estradas em seus Estados e tenho certeza de que confirmarão a nossa assertiva do nível de conservação, com raríssimas exceções, de toda a malha rodoviária nacional.

Tenho informações de que a comissão instituída pelo Decreto nº 91.450, que elaborou o anteprojeto constitucional e serve apenas como base de referência, propunha nos artigos 137, 139, 145, a competência da União para instituição do Imposto sobre a Produção, Importação, Circulação e Distribuição de Combustíveis Líquidos ou Gasosos, e que já previa a predestinação de 60% desses recursos, como era anteriormente, aos Estados e Municípios, para que os DER estaduais e os municípios possam saber previamente com que recursos contam, sem ficar nessa dependência infernal dos órgãos Federais, para a obtenção de recursos.

Esta é sugestão principal que trazemos aos Srs. Constituintes. Não vejo por que usar todo o tempo que me é disponível, podendo transferi-lo aos outros companheiros. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos ao Dr. Tibério César Gadelha e também consideramos a parte dos debates muito importante, tanto quanto a exposição.

Como segunda expositora, a Câmara Brasileira de Indústrias da Construção, através de seu Presidente Hugo Rosa. Tem S. S.^a a palavra.

O SR. HUGO ROSA: – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Constituintes, Srs. Empresários, preliminarmente, gostaria de fazer uma com relação aos problemas do temário desta Subcomissão, porque julgo muito difícil analisarmos e propormos medidas com relação à questão urbana, dissociados do temário de outras comissões. Na realidade, a questão urbana se entrelaça com problemas, por exemplo, de atribuição de competência da União, Estados e Municípios, praticamente questões ligadas às questões tributárias. Também não é possível tratar da questão urbana sem tratar do campo, de reforma agrária e da questão agrária, de forma que muitas das considerações que normalmente farei e que meus companheiros farão, também, não serão propriamente objeto do temário desta Subcomissão mas poderão, eventualmente, ser aproveitados nos debates de outras comissões.

Assistimos, nas últimas décadas, ao mesmo tempo em que tínhamos um progresso econômico que hoje não é possível negar, a par desse progresso econômico, uma deterioração na qualidade de vida na cidade. E essa deterioração, a meu ver, decorre de dois aspectos, primeiro, um processo de urbanização descontrolada que tivemos, os processos de migração do campo para as cidades, e, em segundo lugar, a grande concentração de recursos na mão do Governo Federal.

Com relação ao primeiro item, portanto, é fundamental que tratemos da questão urbana de se pensar também na questão do homem no campo, embora a longo prazo provavelmente o percentual do homem no campo deva diminuir, mas, de qualquer maneira, a fixação do homem no campo é um fator importante na melhora da condição de vida das cidades. Em segundo lugar, também, a melhora das condições de vida nas pequenas e médias cidades evitando que o migrante venha direto do campo para as grandes cidades, para as regiões metropolitanas.

Com relação à parte tributária, ocorreu uma grande concentração de recursos nas mãos do Governo Federal e a consequência disso foi que o Governo Federal é a esfera, o nível de governo mais distante dos problemas sociais da população e das cidades. Numa primeira instância, o poder mais próximo da população é o município, numa segunda instância é o Estado; são os prefeitos e os governadores que sentem mais na pele os problemas das cidades, e é sobre eles que a população, num determinado momento têm mais condição de pressionar, para conseguir a solução de seus problemas.

Essa concentração de recursos na mão do Governo Federal fez com que houvesse uma grande destinação de recursos para a infra-estrutura econômica, em detrimento da infra-estrutura social: ou seja, a infra-estrutura social em nosso País não acompanhou o ritmo de desenvolvimento do País e não acompanhou os investimentos que foram feitos na infra-estrutura econômica.

Tratamos hoje da questão urbana, dotamos os municípios e os Estados dos recursos que eles necessitam para poder promover a melhora das condições nas cidades, não pode ser feito sem que se pense numa redistribuição e até uma redistribuição de atribuições.

Nos últimos tempos, a arrecadação dos Municípios e dos Estados praticamente dá para as despesas de custeio, e, em muitos casos, vemos Municípios e Estados que nem as despesas de custeio estão conseguindo pagar, com a sua arrecadação. Com isso, praticamente todo o investimento das prefeituras e dos Estados ficam condicionados ou a repasse de recursos Federais ou a financiamentos do Governo Federal, ou até mesmo autorização para tomada de recursos externos, que passa também, pelo Governo Federal, para a concessão de aval.

Esse mecanismo de financiamento da obra pública tem levado a uma série de distorções. A primeira delas é que muitas vezes o município acaba executando aquela obra que pode e não a obra que desejaria executar, ou, muitas vezes, executa obras porque recebe recursos até a fundo perdido do Governo Federal, deixando de executar outras obras que poderia executar com os mesmos recursos, com o mesmo montante de

recursos, e eu citaria até um exemplo: um programa que havia recentemente de construção de estações rodoviárias, onde muitas cidades ganham recursos para executar obras de estações com rodoviárias, a fundo perdido, quando provavelmente haveria outras prioridades dentro do município, que seriam melhor atendidas com aqueles recursos.

O segundo desvio dessa necessidade que os Estados e Municípios têm de recorrer sistematicamente ao Governo Federal para obter esses recursos, é que muitas vezes o fazem através de intermediários. Nesse processo de intermediação de obtenção de recursos gera uma série de distorções que levam até o direcionamento da concorrência pública à simulação da concorrência pública.

Além do outro desvio que muitas vezes ocorre e já foi denunciado muitas vezes pela imprensa, quanto à obtenção de recursos externos, onde há necessidade de pagamento aos bancos externos de taxas altíssimas, para que aquele recurso que já está internado no Brasil possa ser alocado para esse ou aquele projeto, são os recursos **relanding**, da rolagem da dívida, que já estão aqui no Brasil, mas que para serem simplesmente deslocados do Banco Central para um determinado Estado ou Município, necessitam do pagamento de comissões aos bancos externos. Todo esse mecanismo de financiamento de obras públicas acabam gerando uma série de distorções, inclusive o encarecimento da obra, aumentando o endividamento dos Estados e Municípios.

Uma outra questão importante na questão urbana é a das regiões metropolitanas. Essas regiões foram definidas por lei e a grande parte dos Estados têm secretarias metropolitanas para cuidarem dos assuntos ligados às questões metropolitanas, porém, não existe um instrumental jurídico que permita essas secretarias terem uma ação mais efetiva no planejamento dos assuntos ligados às regiões metropolitanas, e que necessitam de uma ação integrada. Citaria como exemplo os planos diretores das cidades que compõem as regiões metropolitanas, que obviamente têm que ser feitos de uma forma integrada, senão poderíamos ter casos de cidades, colocando áreas estritamente residenciais num local, e o município vizinho, mesmo na região confrontante, colocando indústrias poluentes; ou o problema do sistema viário, que obviamente dentro de uma região metropolitana tem que ser feito de uma forma integrada, além dos problemas de saneamento básico, de rede de esgotos, redes de águas.

Certamente há necessidade de um instrumental jurídico para que todas as questões que dizem respeito à região metropolitana possam ser tratadas de uma forma integrada, sem vir em contrário à autonomia municipal, mas dando instrumento para que isso aconteça. Inclusive, a sugestão que a Câmara faz é de que não seja criado um novo nível de Governo para essas regiões metropolitanas, que o próprio Estado possa exercer esse papel, porém que haja uma legislação que dote o Estado de poderes para legislar sobre essa região.

Finalmente, uma última consideração que gostaria de fazer com relação a algumas grandes obras que muitas vezes são iniciadas em uma administração – isso não apenas a nível de poder

municipal, mas a nível de Estado e União – e muitas vezes essas obras são iniciadas sem que haja uma discussão maior com a coletividade, com a sociedade, e essas obras acabam, na mudança da administração, não sendo consideradas prioritárias pela nova administração e acabam paralisadas, obviamente com consequências danosas para os cofres públicos dos diversos níveis de Governo.

A nossa sugestão é a de que todas as obras que recebessem valores a serem definidos por lei, para serem iniciadas, fossem submetidas ao Legislativo e que fossem principalmente quando abrangerem mais de uma administração, que fossem aprovadas por uma lei especial e que a paralisação subsequente dessas obras, que muitas vezes pode até ser necessária, muitas vezes a conjuntura econômica pode se modificar de tal forma que determinadas obras tenham que ser paralisadas, efetivamente, mas que só possam ser paralisadas, também, com a autorização do Legislativo, para que não venhamos a assistir essas constantes denúncias de obras que não são prioritárias, o nosso País é carente de recursos e essa carência de recursos existe em todos os níveis, para que não venhamos a assistir obras, sendo executadas e consumindo recursos enormes e ao mesmo tempo sofrendo críticas de parte da população, sem que haja uma resposta mais efetiva a essas críticas, e que também se evite uma paralisação das obras simplesmente porque uma nova administração considerou que as obras não eram mais prioritárias.

Eram estas as considerações que gostaríamos de trazer. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição do Dr. Hugo Rosa e passamos a palavra ao representante do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis de São Paulo, Dr. Paulo André Jorge Germanos.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Sr. Presidente desta Subcomissão, Constituinte Dirceu Carneiro, Sr. Vice-Presidente Luiz Ponte, Sr. Relator Constituinte José Ulisses de Oliveira, Srs. Constituintes, Srª e Srs:

É uma honra muito grande podermos trazer a V. Ex.^{as} um pouco da observação do que tem ocorrido no mercado de locação, representando um sindicato que tem ficado como amortecedor entre as angustiantes necessidades sociais da população de inquilinos e os locadores, aqueles que ofertam seus imóveis à locação.

Nosso sindicato tem participado, freqüentemente, de discussão com todas as esferas de governo, visando minorar o problema agudo da habitação de locação. O meu companheiro Carlos Moacir Gomes de Almeida, apresentara um trabalho com todos os dados que eu mencionarei aqui. Sem entrar nas minúcias das vírgulas, essas afirmativas estão, todas elas, sustentadas em números e estatísticas oficiais que poderão ilustrar as minhas afirmações. Cerca de um terço da população brasileira mora em imóvel alugado. Todos os segmentos sociais, do mais carente à classe mais alta, estão representados na população de inquilinos do Brasil, sendo que a maior parte da População do inquilino se situa no segmento de classe média, em números relativos. É mais freqüente, em bairro de periferia, nós encontramos

um percentual maior de imóveis detidos pelos seus proprietários face ao número de imóveis cedidos a inquilinos, naqueles bairros, do que em bairro de classe média, ou de classe alta. O déficit nacional de habitação muito discutido, tem sido agravado em todos os segmentos e também na locação. Sendo que na locação tem havido um efeito perverso, de que, face aos desestímulos da recente legislação com o objetivo paternalista trouxe prejuízos tanto a inquilinos quanto a locadores; muitos imóveis que eram utilizados para locação têm sido colocados à venda pelos seus proprietários e eles não mais se destinam ao mercado de locação. Então, ao mesmo tempo em que cresce como um todo **déficit** de habitação no País cresce especificamente, no setor da locação, o **déficit** de moradias colocadas à disposição da população que pretende morar numa casa de aluguel. Há também que desmistificar a relação de força entre inquilino e proprietário de imóvel; quase sempre, ambos pertencem à mesma faixa social. Se os senhores forem procurar os proprietários de imóveis nos bairros de populações mais carentes, são também pessoas daquelas faixas sócio-econômicas. E, ao passo que os proprietários de imóveis mais caros, que são destinados às populações de renda mais alta, são possuídos daqueles estratos sociais. E, muito freqüentemente, a relação de forças é inversa daquelas em que se supõe que o inquilino, freqüentemente, tem mais poder aquisitivo do que o proprietário daquele imóvel, muitas vezes viúvas, pessoas que ameaharam durante toda uma vida e que esperavam ter uma certa segurança, fruto de nossa tradição portuguesa e brasileira, uma segurança na posse daquele imóvel.

Finalmente, para completar, eu gostaria de acrescentar dois dados da sociedade brasileira que são conhecidos de todos, mas que vale a pena lembrar: nós sobrevivemos com a coexistência de dois países, um país formal, e um país informal. Dentro do país formal, ao qual todos aqui pertencemos, existe um sistema legal, existe um sistema judiciário, existe um sistema tributário; nós arrecadamos impostos, pagamos impostos, e existem também a interferência por se tratar o país de um país de economia liberal, baseado na economia de mercado. Existem as forças de mercado, as leis naturais de mercado, da oferta e da procura, agindo e interferindo na vida daquela população brasileira que habita o país formal. Sobreposto a este país formal, existe toda uma população que está à margem da lei, está à margem do sistema judiciário, que está à margem do sistema de proteção do consumidor, que está à margem do sistema tributário, mas que sofre, de maneira até perversa, os efeitos da oferta e procura, de leis naturais de mercado, que são irrevogáveis e que, por serem leis naturais aplicam-se também naquele segmento informal de economia.

Como os senhores no melhor de seus esforços procuram dotar o Brasil de uma constituição para todos os brasileiros, é obrigação nossa encontrarmos a solução que traga para dentro do País formal, protegendo e amparando aquela população carente, toda uma população brasileira. Não adianta nós fazermos mais uma lei, mais uma Constituição que vai ser aplicada para um segmento apenas do País.

Então, as proposições que nós fazemos no campo da locação, assim como aquelas que serão trazidas também no campo da solução do problema habitacional, se destinam a todo o País e não apenas àquela população que hoje vive dentro deste País formal. E reconhecemos a existência, ainda, de um país de uma inflação elevadíssima, que se tem procurado atacar por todos os meios, e, muitas vezes, nos surpreendemos nas melhores das intenções, povo e governantes, atacando os efeitos da inflação: subir o preço do aluguel, tabelar o aluguel, com isto a gente elimina a inflação. Será que não estamos perdendo a oportunidade de cortar as raízes desta inflação, num gigantismo de uma máquina estatal, que gasta tudo aquilo que arrecada, sobrando muito pouco para investirmos, em face às necessidades sociais? Temos que ter o cuidado de não procurar resolver o problema da inflação brasileira na melhor das intenções, atuando de maneira nociva no mercado de locação.

Assim como não tem sentido indexar parcialmente uma economia, como nós vimos isto no ano passado, quando uma parte da economia era indexada, o salário não era, a perversidade que se cometa com toda a massa trabalhadora. Então, recentemente os mecanismos de indexação foram se espalhando por toda economia, e hoje todos os aceitamos como pacíficos: existe inflação, tem que haver uma consequência de correção dos salários dos trabalhadores. Uma economia não pode sobreviver com indexação parcial, da mesma maneira que, se vivemos numa economia de mercado, não é possível imaginarmos intervenções parciais limitadas apenas em algumas **llegível** daquele mercado. Ou se reconhece a existência das forças de mercado, os mecanismos de oferta, e de procura, ou se desconhece aquilo de vez, e passa-se à força a reger toda a economia do País. E, para isto, nós teremos que buscar um outro modelo de gestão política e econômica do nosso País. Acreditamos que não é esta a vontade da maioria do povo brasileiro.

As legislações recentes de inquilinatos, desagradavam a inquilinos e a proprietários. Prejudicaram a população de inquilinos, porque num país com a dinâmica de uma população como o Brasil, a massa de inquilinos cresce, tem que crescer e, no entanto, não cresce a oferta de imóveis de aluguel. A legislação paternalista beneficiou aqueles que já eram inquilinos, em prejuízo de todo o inquilinato. E, igualmente, não beneficiou e não estimulou os proprietários de imóveis que colocassem mais imóveis à disposição. Portanto, a intenção nossa de que a Constituição abrigue mecanismos que estimulem a oferta de imóveis de aluguel para atender a massa da população brasileira, e que esta extensão se faça a toda a população. Vou repisar, ainda: nas favelas se paga muitas vezes mais por metro quadrado, num cortiço ou numa favela, se paga mais do que se paga por aluguel num apartamento de classe média, dentro daquele sistema formal da população brasileira, onde existe o abrigo de uma legislação. Ali não é preciso o mecanismo de uma denúncia vazia, ou de retomada insincera porque a coisa é feita no braço, essa população tem que ser abrigada no sistema que se pretende. Objetivamente, o estímulo da locação tem que ser atingido de aumento da oferta de imóvel. Isto será alcançado, primeiro, com a garantia da propriedade,

no seu sentido mais amplo. O proprietário, se não tiver a posse de seu imóvel, se não retomá-lo com condições que devem ser estipuladas em lei, e se não tiver uma justa remuneração, não investirá capital nos imóveis de aluguel. Face a realidade de um Governo que mal consegue dar atendimento a algumas das necessidades básicas para o estudo que é arrecadado, consumido pela máquina e muito pouco sobra para investimentos, não podemos esperar que o Governo invista na produção de imóveis de aluguel. Temos que aproveitar o capital das pessoas, das sociedades, disposta a fazê-lo.

Além da garantia da propriedade, a eliminação da interferência nociva do Estado nas relações entre as partes, no mercado de locação, como, por exemplo, o tratamento irrealista dos índices de reajustamento que nós vimos no passado, tem que ser eliminado de forma a reduzir esse desestímulo.

E, finalmente, existe um terceiro caminho a ser trilhado, que é o do tratamento fiscal. O imóvel de aluguel tem sido tratado como se fosse uma atividade espúria ou uma atividade nociva dentro da economia, e tem se taxado pesadamente a locação. Ora se são imóveis destinados ao atendimento de uma necessidade básica social da população brasileira, deveriam ter um outro tratamento, e além deste reconhecimento do papel social do imóvel de locação, da redução da taxa da carga fiscal que sobrou, deveríamos procurar mecanismos de estímulo, sobretudo, ao investimento de todo o produto de locação, que fosse reinvestido na oferta de novos imóveis para locação, ele deveria ser isentado de Imposto de Renda.

São estas as proposições básicas e um trabalho escrito, que será entregue ao Sr. Relator, contém vários dos hábitos que ilustram algumas das afirmativas. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecimentos especiais ao Dr. Paulo, e passemos à exposição do Conselho Diretor da Câmara Brasileira da Construção através da exposição de seu representante.

O SR. LÚCIO ASSUMPÇÃO: – Senhores, o diagnóstico preliminar da questão urbana no Brasil tem sido sempre derivado da questão da especulação urbana. E, em virtude deste diagnóstico, derivam as soluções apresentadas. Essas soluções, que decorrem desses diagnósticos, são, sobretudo, restritivas à iniciativa privada e à propriedade privada, porque decorrem de um diagnóstico errado.

Na realidade, a primeira constatação a se fazer, já o companheiro Paulo citou este caso, é que o Brasil já é uma expressão comum, são dois brasis; é a "Belíndia", isto é, Bélgica e Índia, é aquele Brasil formal e o Brasil não formal.

Este diagnóstico da questão urbana, na realidade, a programática urbana, decorre da tentativa de se aplicar soluções de mercado a esse mercado que não participa do mercado, esse mercado informal, isto é, das soluções sociais. Pretender dar instrumentos, institutos típicos próprios de uma solução de mercado a soluções sociais, por exemplo, aumento de impostos, todos estes institutos de proibição etc, que se pretende colocar, na questão urbana, são na realidade soluções de mercado. As soluções sociais têm que derivar

de uma coisa muito simples, da instituição da propriedade da habitação.

Pergunto aos Srs. Congressistas se alguns aqui conhecem alguma verba orçamentária destinada à habitação. Eu não conheço. Então, que prioridade é esta? Existem verbas orçamentárias para educação, saúde, defesa, tudo mais, não tem nenhuma para habitação. Será que a habitação não tem prioridade do Brasil? Mas como? Se o próprio congresso não vota verbas orçamentárias para a habitação para os segmentos sociais, que não participem do mercado e, portanto, não podem pagar as suas habitações. Decorre daí que não existe prioridade de habitação, ou seja, o próprio Congresso não entende que a habitação é prioritária. Será que isto é verdade? Apenas estou me contrapondo ao diagnóstico atual. Então, as soluções de mercado funcionam. Querem uma prova? Estão nas nossas cidades, São Paulo tem 10 milhões de habitantes, e Belo Horizonte, 3 milhões, Rio de Janeiro, 10 milhões, o mundo inteiro funciona assim. Com soluções de mercado. As forças de mercado atuam e o mercado responde. Por que é que não funciona? O que não funciona no Brasil, são duas coisas, primeiro a ausência do Governo em termos de planejamentos. Exemplo, Belo Horizonte é uma cidade que, há 100 anos, foi projetada. Terá, até hoje, o centro de Belo Horizonte belas avenidas, ruas largas, espaços urbanos, parques, jardins e tudo mais? Esta área responde hoje por 10 ou 15% do espaço urbano de Belo Horizonte. Pergunto: por que não continuaram esse planejamento? Por que, pelo menos não traçaram um sistema viário de avenidas que prevenisse essa expansão? De quem é a culpa, é do mercado? Mas por que, há 100 anos, se projetou e depois não se fez mais? Então, há a ausência do Governo no planejamento urbano, total ausência do Governo no planejamento urbano. Primeiro problema. Segundo: ausência total de soluções sociais para segmentos que não participam do mercado. Desafio aos Senhores que me apontem uma que tenha sido feita. O BNH, e está aqui o Dr. Arnaldo Pietto, ex-Diretor do BNH, as COHABs, que são os níveis mais baixos de soluções do BNH, só a renda familiar tem que ser superior a 3 salários mínimos, para que a pessoa possa participar de um programa COHAB. Até 3 salários mínimos, cerca de 50% da população brasileira está abaixo desses 3 salários mínimos. Então, qual a solução social apresentada no Brasil para essas camadas na questão da habitação? Rigorosamente, nenhuma. E o que tem o mercado a ver com isto? Quer dizer, ausência do Governo, ausência de soluções sociais. Então, é este o diagnóstico real. Agora, o diagnóstico anterior, o da especulação, é tumultuado por uma série de dados, emitidos por órgãos oficiais, que procuram tumultuar a solução porque têm outros propósitos. Exemplo, o nosso órgão metropolitano em Belo Horizonte, o Plambel, tem documentos oficiais dizendo que em Belo Horizonte existem 400 mil lotes vagos.

Rigorosa meia verdade. E não é a melhor maneira de se tumultuar a questão do que se dizer uma meia verdade. Existem 400 mil pedaços de terrenos, sem a menor condição de habitabilidade. Isto é, não têm nenhuma infra-estrutura. Mas em decorrência desde lado, que consta dos documentos oficiais, se propaga essa imagem de que há um excesso, há uma ociosidade de terreno.

E, portanto, o BNH não financia loteamentos. Por quê? Existem 400 mil terrenos vagos, para que mais? Eu pergunto, de onde decorre a especulação? Por que existe uma condição básica **sine qua non**, de especular: é que a oferta seja muito menor do que a procura. Pode-se especular com abacaxi, laranja, qualquer coisa, desde que a procura seja muito maior do que a oferta. Se existem 400 mil terrenos, a oferta é rigorosamente muito maior do que a procura, não deveria haver a especulação. Por que há? Este dado não é verdadeiro, é meia verdade; na realidade, o que a cidade não tem são terrenos sem infraestrutura adequada, aí sim neste segmento existe uma carência, e a oferta neste caso é menor do que a procura e os preços se elevam. Então, qual é a preocupação geral e normal de se legislar, por exemplo? Existe uma especulação, esses terrenos são caros demais. O que nós temos que fazer? Temos que estabelecer o imposto progressivo. Vamos pensar um minuto só. Se eu tenho uma procura muito maior do que a oferta, eu aumento o imposto. O que eu, como um dono de terreno, vou fazer? Vou repassar. Se a procura é muito maior, eu repasso a qualquer custo. Então, o imposto progressivo é uma solução. Acho que ela agrava a solução e penaliza o comprador, o consumidor e não o proprietário. Este, simplesmente repassa. Então, é preciso estar bem atento a soluções de mercado, como atua o mercado de trabalho. Não adianta querer inventar. Se no mercado a oferta é menor, se nós penalizamos a oferta, nós vamos simplesmente piorar a situação vamos agravar a questão.

Só para provocar um pouco mais, eu queria dizer que o que se tem de penalizar, no caso, seria a procura especulativa, isto sim. Vamos colocar, por exemplo, quem tem um lote ou uma casa, se quiser comprar outro tem que pagar mil por cento de imposto. Cinqüenta por cento de imposto, e daí? Se já tem uma casa, se já tem um lote, para que comprar outro? Não precisa, e vamos reduzir a procura. Onera alguém? Não, ele vai simplesmente deixar de comprar, não onera ninguém. Aumenta inflação? Não. Aumenta o custo de vida? Não. Reduz a procura? Deve reduzir. Estamos indo no caminho certo? Sim, reduzir a oferta, procure reduzir a procura que estimula a oferta. Isto não, é invenção minha, não na Alemanha é assim. Quem tem uma casa na Alemanha, para comprar outra, paga 70% de imposto se quiser ter outra casa. Então, estes dados lá em Curitiba, o Constituinte Raul Ferraz estava lá conosco, o Ministro Deni Schwart diz que Curitiba tem 60% de terrenos ociosos. E eu diria assim: que formidável Curitiba, parabéns para Curitiba, se a pessoa pode escolher onde morar, tem terreno à vontade, não deve haver especulação, terrenos baratos, grande solução! Que coisa ótima! Quem é que diz que isto é ruim? Não, estica um pouco os investimentos, e daí? Antecipou os investimentos, nós antecipamos a ITAIPU, antecipamos tantos investimentos, por que não antecipar também investimentos urbanos? Porque todo mundo reclama que, quando vai a abrir uma avenida, já está cheia de casas, não pode abrir. Curitiba maravilha, 60% dos terrenos estão ociosos. Pode-se fazer os planos que quiser. Grande solução para Curitiba, formidável Curitiba. Será que é ruim isto? São dados que são jogados assim, rapidamente, num discurso; as pessoas di-

zem assim, absurdo, 60% de capacidade ociosa. Temos que combater isto, temos que botar imposto progressivo, negativo. Parabéns para Curitiba.

Mas, então quais são as soluções que nós temos, assim, em grandes linhas para a questão urbana? Primeiro, a obrigatoriedade da presença do Governo, através sobretudo de planos: as leis do solo, o plano diretor. Código de Obras, todo esse conjunto de leis que ordenam o espaço urbano. A ausência do poder público, durante todos estes anos, é que piorou essa programática urbana que hoje temos. A segunda, são as soluções sociais, loteamentos populares, conjuntos populares, verbas orçamentárias para a habitação. São soluções que realmente procuram o social. E o social tem que ser pago pela sociedade, tudo que é social; se a sociedade entende que aquilo é prioritário, a sociedade tem que pagar por aquilo. Qual a forma? Qualquer uma que queiram. Mas a sociedade é que tem que pagar por aquilo. Então, por que, por exemplo, tomar o terreno de um indivíduo qualquer? E a lei fala que foi invadido, tudo bem, esse camarada tinha esse terreno ocioso, ele que pague, ele sozinho. Está todo mundo de acordo, com contanto que seja o outro. Porque qualquer um de nós aqui, se a Prefeitura um dia disser assim: vou tirar um metro do seu jardim, para alargar a rua. Qualquer um de nós iria contratar advogado, subiria no palanque, eventualmente pegaria num revólver para não deixar entrar qualquer um de nós. Agora, do outro lado, está tudo bem: o outro tem muito terreno, deixa ele perder. É um raciocínio precário. Então, se a sociedade entende, a sociedade que pague. Para isto nós temos que ter verba. Temos que ter postos. Tudo bem. Finalmente, as soluções de mercado, que existem e estão ali funcionando. O que nós precisamos das soluções de mercado? Estímulo à oferta e, eventualmente, desestímulo à procura especulativa. São um conjunto de 3 enunciados: a presença do Governo no planejamento urbano, soluções sociais para aqueles segmentos que não participam do mercado e as soluções de mercado, que estas existem, funcionam. E está aí, graças a Deus, a Câmara brasileira de Construção Civil, aqui presente, para resolver soluções de mercado. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agrademos ao Sr. Lúcio Assumpção. E, agora, o Sr. Moacyr Gomes de Almeida com a palavra.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes:

Cumpra-me, antes de mais nada, agradecer a Vossas Excelências a honra de me terem convidado para falar-lhes sobre as normas constitucionais relativas a desenvolvimento urbano que, a meu ver, deveriam ser consagradas na nova Constituição brasileira, em elaboração, e suas justificativas.

Para minha exposição trago trinta e dois anos de observação e estudo de nossos problemas de desenvolvimento urbano, enquanto vivia intensa experiência empresarial na Indústria Imobiliária dos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia.

Especialmente a partir de 1962, busquei colaborar com entidades de classe e autoridades governamentais, na regulação racional das atividades de desenvolvimento urbano em geral e de

fomento da indústria imobiliária em particular. Nunca participei de Governo algum mas sempre procurei estar próximo dos que decidem sobre estas atividades, tanto no âmbito legislativo, quanto no executivo.

I – Um pouco de História

A Indústria Imobiliária, particularmente representada pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção, mas também pelos Sindicatos Estaduais da Construção Civil e de Compra e Venda de Imóveis, pelas Associações de Dirigentes das Empresas do Mercado Imobiliário e por muitas outras entidades que congregam agentes ligados ao setor (corretores de imóveis, administradoras de imóveis, etc.), sempre se caracterizou por sua intensa participação nos debates sobretudo o que se refere ao desenvolvimento urbano em nosso País. Esteve e está sempre presente. Atua a nível federal, estadual e municipal, junto aos governos (executivo e legislativo), à comunidade acadêmica, à imprensa e ao público em geral.

1.1 – Testemunhei sua atuação na reformulação legislativa do Governo Castelo Branco, especialmente em 1964 e 1965 (Leis do Plano Nacional de Habitação e do Banco Nacional da Habitação, das Incorporações Imobiliárias, do Inquilinato, de Incentivos à Construção, do Imposto sobre a Renda, etc.) e, desde então, em tudo que afetou o desenvolvimento urbano no País.

Assim, com vigoroso apoio da Indústria Imobiliária, implantou-se o Plano Nacional da Habitação, de início lentamente, mas vigorosamente a partir da criação do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (pela Lei nº 5.107, de 13-9-66), gerido pelo BNH.

O FGTS, a par de propiciar uma revolução positiva, nas relações industriais do País, constituiu-se na base financeira de poupança compulsória de que necessitava o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) para se desenvolver na área de poupança livre. Nesta área, foi efêmero o sucesso das letras imobiliárias mas duradouro o das cadernetas de poupança cujo volume, com poucos anos, superou o da poupança compulsória (FGTS).

1.2 – Durante os Governos Costa e Silva e Garrastazu Médici o Sistema consolidou-se e cresceu até tornar-se um dos mais espetaculares sucessos do mundo, quer em volume de poupanças, quer em números de habitações e outros programas financiados. Inserida no contexto do "milagre brasileiro" – nos nove anos entre 1968 e 1976 a média das taxas anuais de crescimento do PND Brasil foi de 10,1% (anexo 1) – a Indústria Imobiliária, também, desenvolveu-se magnificamente.

Na consciência nacional e na ação governamental a ênfase continuava, porém, na produção da "casa nova" e própria.

Aos poucos, e como conseqüência do próprio sucesso do Sistema em prover casas e aliviar tensões habitacionais, tornou-se óbvia, a muitos, a necessidade de encarar "habitação", não mais isoladamente mas sim dentro do processo mais completo e totalizante, do desenvolvimento urbano.

1.3 – Em abril de 1975, há 12 anos, um ano após o início do Governo Ernesto Geisel, a indústria imobiliária, cônica de suas responsabilidades diante do problema urbano que se agudizava, elaborou documento crítico em que pedia a reformu-

lação profunda do Plano Nacional de Habitação, após seus 10 anos de sucesso e em resposta a novas necessidades do País". Em junho desse ano, entregou-o ao então Ministro do Planejamento, João Paulo dos Reis Velloso. Era documento particularmente ousado em suas propostas de macromedidas (anexo 2). Ai se pregava:

a) a preservação integral da correção monetária, como condição insubstituível e elemento essencial a qualquer operação econômico-financeira de longo prazo em nosso País, sem prejuízo de eventuais subsídios assistenciais, diretos ou através das taxas de juros.

b) o reconhecimento de que a política habitacional e de desenvolvimento urbano resulta inexoravelmente (I) da política de uso do território nacional, (II) da política do emprego e da renda, (III) da hierarquia das preferências do adquirente ou simples morador de habitações, (IV) das necessidades urbanas atuais e futuras em termos de água, esgoto, transporte de massa, sistema viário e demais equipamentos comunitários, (V) da previsão das várias demandas futuras de habitações (depreciação do estoque de habitações, substituição de unidades subnormais e crescimento da população e da renda) e (VI) dos níveis de qualidade de vida viáveis em cada etapa de nosso desenvolvimento econômico e social, em nossas cidades e regiões metropolitanas.

c) a divulgação corajosa da verdade do deficit habitacional brasileiro, muito inferior aos 8 a 10 milhões sempre então mencionados, permitindo o rebalanceamento dos objetivos, das prioridades e da estratégia de ação governamental no desenvolvimento urbano.

d) a reformulação do então existente Banco Nacional de Habitação (BNH), com base nos novos objetivos e nas novas prioridades.

e) a mobilização do mesmo BNH para a abertura de novas áreas urbanas, visando à maior oferta de terrenos em zonas desejadas pela população, através do financiamento de serviços de infra-estrutura, especialmente de transporte de massa (metrô, trem de superfície, ônibus, lancha), água, esgoto, saneamento, etc., com conseqüente baixa da componente "terreno" no custo da habitação.

f) a implantação de mecanismo fiscal compreensivo, incluindo os três níveis do Governo – federal, estadual e municipal – com seus respectivos impostos (IPI, ICM, ISS, IPTU), visando à redistribuição, no território nacional, da expansão industrial e de serviços no País a conseqüente racionalização do nosso crescimento urbano.

g) a ampliação das fontes de receitas dos municípios para amortização parcial dos empréstimos para desenvolvimento urbano, incluindo: (I) cobrança dos impostos predial e territorial urbano (IPTU) com alíquotas variáveis com o interesse direto ou indireto no projeto, (II) cobrança da "contribuição da melhoria", após conclusão do projeto e atingindo a área diretamente beneficiada, em esquemas de recuperação de longo prazo (20 a 30 anos), (III) elevação do valor e flexibilização

do uso do Fundo de Participação dos Municípios, inclusive concedendo-se alíquotas variáveis com as necessidades dos vários municípios em bases novas, (IV) destinação de recursos orçamentários da União para subsídios das taxas de juros dos empréstimos e/ou pagamento direto de certos dispêndios, (V) cobrança de imposto sobre a "plus-valia" dos terrenos que derivar do aumento da capacidade de aproveitamento dos mesmos (gabarito e outras formas) que se lhe for concedida no decurso de vigência de cada proprietário, sem prejuízo da contribuição de melhoria, se houver, neste mesmo período, (VI) instituição da possibilidade de desapropriação de terrenos pelos valores declarados por seus proprietários, para efeitos do imposto predial ou territorial, a fim de evitar fuga ao imposto sobre a "plus-valia" e a distorção no pagamento dos mesmos impostos.

h) a utilização dos Impostos Predial e Territorial Urbano progressivos sobre áreas (terrenos e casas) subutilizados (utilizados abaixo do desejável, face à disponibilidade de serviços públicos e a densidade habitacional, em zonas plenamente urbanizadas), como meio de se dificultar sua retenção e de se forçar sua oferta ao mercado, com a conseqüente baixa do preço do equilíbrio dos terrenos.

Intenso trabalho de formulação de "propostas de legislação" se desenvolveu, entre 1975 e 1978, tanto no Conselho Nacional do Desenvolvimento Urbano (CNDU), então subordinado ao Ministério do Planejamento, quanto na cúpula do mesmo ministério. O próprio Ministro João Paulo dos Reis Velloso envolveu-se pessoalmente, com intensidade, neste processo criativo. Não se chegou a enviar projetos de lei ao Congresso Nacional, mas enorme bagagem cultural se acumulou.

Data desta época uma minuta de "Projeto de Lei sobre Desenvolvimento Urbano", divulgada pela CNDU em novembro de 1977. Embora aparentasse ser inocente e limitava a regular atividades internas às cidades, era, de fato, extremamente intervencionista e centralizante, revolucionariamente comprometida com ideologia adversa à atividade econômica privada. Com redação de difícil entendimento pela inter-relação de artigos diversos, se transformado em Lei resultaria em grave desestabilização, tanto da indústria imobiliária quando do comércio, da indústria em geral e das atividades rurais, atingidas sub-repentinamente por vários artigos do projeto de lei.

Embora abandonada pelo Governo de então, foi base para a excitação do tema da "reforma urbana", a nível governamental, acadêmico, empresarial e mesmo do público em geral.

Parcialmente conseqüência da própria inconveniência desta minuta de projeto de lei, foram os trabalhos do jurista José Luiz Bulhões Pedreira que, a pedido do Ministro Velloso e em intensa colaboração com ele, recebendo colaborações dos demais Ministros e autoridades ligadas ao problema urbano, produziu um conjunto de proposições legais – emendas constitucionais, leis complementares e leis ordinárias – que tratavam de uma Reforma Urbana abrangente (a partir do uso do território nacional) e extremamente avançada em termos conceituais. Sempre, sem pre-

juízo dos mecanismos de liberdade econômica e política característicos de uma economia de mercado – mobilizada para satisfação dos objetivos sociais da Nação.

Também não chegaram a se transformar em efetivos projetos de lei.

1.4. Em março de 1979, toma posse o Governo João Batista Figueiredo que recebe do seu predecessor os estudos já mencionados. Tanto quanto se saiba, o notável trabalho do jurista Bulhões Pedreira foi logo posto de lado e viu-se o CNDU, já agora no âmbito do Ministério do Interior, retomar ao modelo da antiga minuta de projeto de lei de 1977, anunciando sua rápida complementação.

Adiantando-se aos acontecimentos, a Indústria Imobiliária, representada pela Câmara Brasileira da Indústria da Construção, entregou ao Ministro Mário David Andreazza, em 3 de abril de 1979, e fez publicar em páginas inteiras dos principais jornais do País, manifesto "A Nação" (anexos 3 e 4) em que propõe "novos objetivos e princípios, bem como nova estratégia de ação governamental a complementar ou substituir" os então vigentes.

É ainda hoje de impressionar a atualidade deste manifesto, mostrando o pouco que se progrediu nestes últimos anos (creio que tenhamos mesmo regredido).

Sendo nítida a evolução do documento de abril de 1975, já mencionado, o manifesto "A Nação" de abril de 1979, declara em sua introdução que a Indústria Imobiliária.

"Encara as necessidades nacionais sobre duas óticas:

I – a do País que temos, em face do que queremos ter dentro de 25 ou 50 anos e que determina o que desde já se deve começar a promover em macro perspectiva:

II – a da operação da indústria, dentro do processo evolutivo conseqüente às medidas propostas."

Uma "Declaração de princípios", sempre essenciais, se segue:

"A indústria parte de uma posição doutrinária inequívoca: a sua crença na eficácia do Sistema Capitalista de Objetivo Social, como capaz de levar nosso País da forma mais econômica e rápida, bem como política e socialmente mais aceitável que qualquer outro, aos objetivos de melhoria da qualidade de vida de nossas populações, por todos almejados. O mecanismo permanece capitalista mas os objetivos são sociais. E estes são atingidos pelo uso de incentivos e desincentivos que, introduzidos pela autoridade política, orientam a atividade privada para metas da Nação.

Assim, a produção (o ato produzir) deve permanecer basicamente sob comando privado mas os benefícios dela decorrentes podem e devem ser, mediante diversos mecanismos, especialmente fiscais, distribuídos de forma justa por toda a população.

Por outro lado, crê que somente a multiplicidade de centros de decisões econômicas pode compatibilizar-se com um sistema político aberto. A democracia política tem como condição de sobrevivência um sistema aber-

to de mercado, baseado no respeito da propriedade privada. Não menos verdadeiro, sistema de mercado necessita da democracia, para prosperar e consolidar-se.

A posição da indústria, simultaneamente vinculada ao interesse social e à confiança na empresa privada, tem como suporte os princípios vigentes em nossa Constituição Federal, expressos nos artigos 160 e 170."

Da maior importância são os "pressupostos" aí constantes e que tratam (a) da evolução da urbanização da população brasileira; (b) dos fatores que determinam a política habitacional e de desenvolvimento urbano; (c) da correção monetária; (d) do direito de toda família que queira e possa adquirir moradia, encontrar no mercado alternativas que a satisfaçam; (e) da isonomia entre empresários privados e públicos quanto a projetos urbanísticos e habitacionais; (f) da importância vital do mercado de locação – que prevê cerca de 30% das necessidades de moradia do País atingindo perto de 40% em São Paulo; (g) da competência privada para o empresamento imobiliário, somente atuando o Estado onde a iniciativa privada, igualmente subsidiada, não puder assumir os riscos dos projetos; (h) do equilíbrio entre a liberdade de operar e a responsabilidade pelos atos praticados; (i) da mobilização nacional de recursos de todo tipo para assistência técnica às famílias de baixa renda para a "autoconstrução;" e (j) da competência federal para legislar sobre diretrizes de ocupação e uso do território nacional e de seu sistema de cidades bem como normas sobre o exercício do direito de propriedade nas cidades.

Um conjunto novo e ousado de "mecanismos fiscais" a implantar foi também nele proposto. Atinja quase todos os impostos, federais, estaduais e municipais. Buscava contribuir para direcionar, por mecanismos indiretos e com um mínimo de intervenção administrativa, a evolução futura da urbanização do País.

O manifesto termina sugerindo várias diretrizes de "ação governamental" onde avultam as propostas (i) de caracterização adequada do "déficit" habitacional, (ii) de urbanização simplificada de favelas, com regularização da propriedade dos lotes onde se situem os barracos a conservar.

À medida que decorria o Governo Figueiredo acentuou-se o debate, no âmbito de CNDU, de alternativas de projetos de lei para desenvolvimento urbano.

Finalmente, em 3 de maio de 1983, o Presidente Figueiredo enviou ao Congresso Nacional seu "Projeto de Lei de Desenvolvimento Urbano" o qual tomou o nº 775/83. A meu ver, trata-se de projeto incompleto e inconveniente, bem como afirm à referida "minuta de projeto de lei" do CNDU do Governo anterior. Na época, dez dias após sua publicação, a Indústria Imobiliária se manifestou veementemente contrária a ele, divulgando documento (anexo 5) onde alertava o Congresso Nacional e a Nação sobre a gravidade da ameaça ao regime de propriedade e à operação privada de nossa economia implícita no referido Projeto de Lei nº 775. A imprensa, por órgãos dos mais representativos também se lhe manifestou negativamente (anexo 6).

Tramitando na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei nº 775 recebeu, (i) substitutivo da Co-

missão de Constituição e Justiça (relator Deputado Bonifácio de Andrada) que em muito o aperfeiçoava, embora mantendo algumas de suas inconveniências e, (ii) substitutivo da Comissão do Interior (relator Deputado Lúcio Alcântara) ao qual tenho reservas, em alguns pontos talvez maiores que ao Projeto de Lei do Executivo.

A Legislatura se encerrou sem que o Congresso Nacional se manifestasse sobre o Projeto de Lei nº 775 ou seus substitutos.

1.5. – O Governo Sarney iniciou-se em abril de 1985, herdando (i) um Sistema Nacional de Habitação já doente, inclusive por gestão desequilibrada e por concessões descabidas e demagógicas a mutuários do sistema, (ii) uma legislação geral sobre o inquilinato, desestimulante do investimento para locação datada do início do Governo anterior e (iii) um decreto-lei limitador da correção monetária dos aluguéis, mortal para este tipo de investimento (também do Governo anterior).

Em julho de 1985, o Governo atual, inconseqüentemente, tanto contribuiu para inviabilizar o BNH como até então organizado, quanto tomou totalmente desinteressante o investimento para locação. Obteve estes resultados, respectivamente, através (i) do Decreto-Lei nº 2240, de 31-1-85 que ensejou a edição pelo BNH das Resoluções RC 46/85 e RD 47/85, limitando a correção atual das prestações em 112% quando a inflação fora superior a 250% e (ii) da Lei nº 7.335, de 4-7-85 que prorrogou a limitação da correção dos aluguéis estabelecidas no Governo Figueiredo.

Talvez cômico destas vicissitudes, o Presidente José Sarney criou em 15 de agosto de 1985, pelo Decreto nº 91.531, um Grupo de Trabalho para Reformulação do Sistema Financeiro de Habitação, sob a presidência do Dr. Raphael de Almeida Magalhães, com a missão de propor sugestões para o aperfeiçoamento da situação existente.

Fiz parte deste Grupo de Trabalho. Após intensos trabalhos e debates, em janeiro de 1986 foi encaminhado ao Dr. Flávio Rios Peixoto da Silveira, Ministro do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, o relatório final do Grupo de Trabalho, para encaminhamento ao Presidente da República (anexo 7). Parece-me particularmente de interesse desta subcomissão (i) as recomendações aprovadas por unanimidade, quanto ao desenvolvimento urbano (à página 33), (ii) as "sugestões" para a elaboração de um substitutivo oficial ao Projeto de Lei nº 775 (às páginas 38 a 46) e (iii) a íntegra do Anexo 1 ao mesmo relatório, o qual trata das "sugestões sobre a questão urbana com vistas à Assembléia Nacional Constituinte" (à página 55). Estes três destaques do mesmo relatório estão aqui incluídos (anexo 7A).

Aparentemente foi quase nula a influência deste Grupo de Trabalho no comportamento do Governo atual, desde então até esta data.

Culminando a crise do Sistema Financeiro de Habitação II, a Nação viu, surpresa, a decisão de extinguir (em vez de consertar) o Banco Nacional da Habitação, (através do Decreto-Lei nº 2.291, de 21-11-86), e de transferir suas funções – parte para a Caixa Econômica Federal, parte para o Banco Central e parte para o Ministério de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente.

Até o presente momento, a indefinição de autoridade e de liderança, dentro do Governo, nas áreas do desenvolvimento urbano e de habitação,

mantém praticamente paralisada a ação governamental. O setor privado de crédito imobiliário, cujo comando foi para o Banco Central, também, e por motivos vários, continua sem financiar projetos.

O quadro geral é de angústia e perplexidade. Algumas tentativas tímidas de melhorar a situação dos investimentos para locação, foram feitas. Uma coleção de normas sobre correção monetária e sobre a atuação dos antigos agentes do BNH, também. Inexistem, porém, diretrizes coerentes a sinalizar a evolução destes setores.

Mais que nunca, urge formular-se uma política nacional de desenvolvimento urbano e nela inserir uma política habitacional. Quase tudo que a Indústria Imobiliária disse no manifesto "A Nação", de abril de 1979, continua válido. Pouco se progrediu e muito se perdeu nestes oito anos.

II – Uma visão atualizada de uma política nacional de desenvolvimento urbano.

Consciente dos motivos do meu convite para depor nesta Subcomissão, vou expor a Vossas Excelências o esboço de uma política nacional de desenvolvimento urbano que me parece convir ao País. Faço-o com a preocupação de condensar idéias prevalentes entre especialistas na matéria, de várias origens compatíveis, porém, com convicções de:

a) que a sociedade brasileira seja organizada segundo os princípios da liberdade política e econômica, da igualdade perante a lei, da ausência de privilégios, do respeito à propriedade privada e da responsabilidade individual;

b) que seja organizada com base na democracia representativa no plano político, na economia de mercado no plano econômico e na máxima descentralização do poder público no plano administrativo; que os Estados não assumam as tarefas que possam ser realizadas pelos municípios, nem a União as que possam ser realizadas pelos Estados; que seja efetiva a autonomia municipal; que para isso seja reestruturado o sistema tributário, sem aumentar a carga fiscal;

c) que não haja taxação sem representação, que os impostos e sua destinação sejam fixados pelos representantes eleitos pela população e só por eles possam ser alterados, mas que possam ser utilizados para a indução de comportamentos socialmente desejáveis."

Será evidente a afinidade de muitas idéias que defenderei com as do documento de abril de 1975 e as do manifesto de abril 1979, ambos da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, bem como as acima mencionadas "conclusões aprovadas por unanimidade", sugestões para elaboração do projeto de um substitutivo oficial ao Projeto de Lei nº 775, com as "sugestões sobre a questão urbana com vistas à Assembléia Nacional Constituinte", todas do relatório final, do citado Grupo de Trabalho para Reformulação do Sistema Financeiro da Habitação.

É de se advertir que idéias gerais, ainda que conceitualmente precisas, podem ser seriamente distorcidas ao se transformarem em textos legislativos. Certamente, também, não é a nível do texto

constitucional que a solução dos problemas de nosso desenvolvimento urbano se definirá; aí se abrirão, porém, as portas para um trabalho de formulação de leis complementares de leis ordinárias que, em conjunto coerente em muito determinarão o que se poderá fazer pelo ordenamento da urbanização do País.

Segue-se uma "proposta para orientar a elaboração de um Plano Nacional de Desenvolvimento urbano e sua Implementação". Parece-me que ela é suficientemente abrangente na cobertura dos problemas a enfrentar e bastante coerente na articulação entre suas partes.

III – Uma proposta para orientar a elaboração de um Plano Nacional de Desenvolvimento Urbano e sua Implementação.

3.1– Orientação geral:

Ordenar o processo de urbanização da população brasileira, requerido pelo modelo predominantemente urbano de desenvolvimento econômico e social dentro do qual evoluirá o País nas próximas décadas. Buscar-se-á mantê-lo harmonizado com os Planos Nacionais de Desenvolvimento Econômico e Social, especialmente sob os aspectos de:

a) distribuição espacial da população compatível (tanto a nível do sistema de cidades quanto a nível infra-urbano) com a localização das unidades de produção econômica que deverão proporcionar emprego à população ativa;

b) volume e especialização dos investimentos urbanos, públicos e privados, compatíveis com os demais investimentos nacionais.

Dentro desta orientação, inserir-se-á a política habitacional no quadro mais abrangente da política de desenvolvimento urbano.

3.2 – Objetivos:

3.2.1 Proporcionar a todas as classes da população das cidades o melhor nível de qualidade de vida urbana viável em cada etapa de nosso desenvolvimento econômico e social respeitando – sem prejuízo de aperfeiçoamento – a hierarquia das aspirações, interesses e preferências individuais, segundo sua cultura e seu nível de renda.

3.2.2 Obter o máximo de aconfortabilidade no conjunto de todos os investimentos em urbanização, públicos e privados, em infra-estrutura, serviços comunitários e edificações para quaisquer fins.

3.2.3 Coordenar a distribuição, no território nacional, dos investimentos (i) em urbanização (infra-estrutura urbana, serviços comunitários e edificações) e (ii) nas indústrias e serviços que devam criar mercado de trabalho para as populações urbanas, com os fins de:

a) estimular a distribuição da população entre cidades com densidade demográfica e dimensão aceitáveis em termos da relação qualidade de vida/montante dos investimentos urbanos;

b) otimizar a utilização das economias externas às unidades de produção, considerando tanto a infra-estrutura da economia nacional quanto os investimentos em urbanização;

c) evitar que a localização de novas unidades industriais e de serviços se torne fonte de problemas urbanos.

3.2.4 Corrigir os problemas já existentes nas regiões metropolitanas e nas grandes cidades, resultantes de sua criação e de desenvolvimento desordenado no passado, principalmente os relativos a:

a) ausência ou inadequação da infra-estrutura urbana em áreas já edificadas especialmente nos aspectos de saneamento básico, sistema viário, rede de esgotos, suprimento de água potável e iluminação pública, serviços públicos de transporte coletivo, serviços telefônicos e de coleta e disposição de lixo;

b) ausência ou deficiência, quantitativa e qualitativa, dos serviços comunitários, especialmente nos aspectos de educação, saúde, planejamento voluntário da família, esporte, convivência social, recreação e segurança pública;

c) concentração e localização inadequada da População e de atividades econômicas no espaço intra-urbano.

d) intensidade exagerada de uso do solo em certas áreas das cidades ou sub-aproveitamento (capacidade ociosa) de infra-estrutura urbana e de serviços comunitários existentes, em outras.

3.2.5 Assegurar distribuição mais equitativa da carga tributária correspondente aos investimentos públicos em urbanização, sem prejuízo da utilização do poder tributário como fonte de recursos financeiros e como meio de orientação dos investimentos privados, induzindo tendências desejadas.

3.3 – Competência:

3.3.1 A União competirá:

a) definir a Política Nacional de Urbanização e Habitação (objetivos e normas de conduta), bem como a formular uma estratégia para, usando dos meios disponíveis e respeitando as normas fixadas – em particular, os princípios constitucionais que tratam da ordem econômica e social e da competência das empresas privadas (arts. 160 e 170 da atual Constituição) – atingir os objetivos colimados;

b) fixar diretrizes da ocupação do território nacional e regras gerais sobre uso da propriedade urbana;

c) atuar sobre o direito tributário a fim de (i) induzir o comportamento do setor público e do privado, de acordo com a orientação desejada e (ii) assegurar os recursos necessários ao financiamento dos investimentos públicos em urbanização;

d) utilizar os órgãos de financiamento e/ou concessão de benefícios fiscais a projetos de investimentos com o fim de influir na escolha da localização de novas unidades industriais, de modo a torná-la compatível com o desenvolvimento urbano desejado, a nível nacional;

e) fixar os requisitos a que devam satisfazer as unidades de produção, para evitar níveis inadequados de poluição ambiental;

f) financiar, através da Caixa Econômica Federal e dos sistemas especializados que venham a ser criados para substituir o extinto Banco Nacional da Habitação, projetos de desenvolvimento urbano, públicos e privados;

g) criar condições financeiras, inclusive por transferências a fundo perdido, para que os Estados, as Regiões Metropolitanas e os Municípios se desincumbam de suas atribuições na solução de problemas urbanos;

h) impedir que normas estaduais ou municipais, direta ou indiretamente, impeçam o acesso à propriedade às famílias que, estando em condições econômicas queiram adquirir ou construir sua habitação. O mercado deve poder organi-

zar-se de modo a ofertar alternativas que atendam às necessidades das várias camadas da população. Para tal, cumpre compatibilizar as exigências urbanísticas, arquitetônicas e construtivas, mínimas, impostas pela autoridade municipal ou estadual, com a capacidade de pagar da família a que se destina a habitação, impedindo-se que a elitização dos códigos de obras inviabilize o acesso à casa própria de parte da população e a force à coabitação. A liberdade de escolha de moradia deve ser assegurada a partir de uma unidade mínima de área privativa não superior a 25m², despojada de garages e amenidades sociais, e construída segundo padrões técnicos conforme à capacidade de pagar e aos valores dos adquirentes, a partir de um mínimo de higiene e segurança, de ordem pública.

i) vedar a discriminação entre empresários públicos e privados quanto às qualificações exigidas de seus projetos, urbanísticos ou habitacionais, julgando-se estes exclusivamente pela sua adequação técnica às necessidades da parcela da população a que se destinem e nunca pela qualidade, particular ou governamental, de quem os patrocine. Estender quaisquer condições especiais vigentes para empresários governamentais, aos particulares, inclusive para possibilitar sua atuação – hoje praticamente vedada – nas faixas de menor renda;

j) garantir a continuidade do investimento privado em habitações para aluguel que atendem a cerca de 30% das necessidades de moradias de nossas cidades. Neste sentido, é essencial a revisão da atual legislação do inquilinato, com retomo, (i) à correção monetária plena dos aluguéis (que deve obedecer ao que as partes acordarem livremente entre si, (ii) ao direito de retomada do imóvel alugado ao fim do contrato (reintrodução do instituto, errada e maliciosamente chamado "denúncia vazia"). Para as locações com aluguéis defasados em relação ao mercado, deve-se estabelecer um plano de atualização e correção até aos valores de mercado, em degraus semestrais, durante 5 anos (sem prejuízo das atuais revisões judiciais do aluguel). Observe-se que nos cinco anos 1988/1992 há que se construir cerca de 1,8 milhão de habitações para aluguel no País, com recursos oriundos de investidores particulares.

3.3.2 Aos Estados. Regiões Metropolitanas e Municípios, respeitada a Lei Federal, competirá:

a) aos Estados, legislar sobre a distribuição de instalações industriais em seu território, o desenvolvimento do sistema de cidades médias e pequenas e a criação de novas cidades;

b) às Regiões Metropolitanas, promover a harmonia do desenvolvimento dos Municípios que as integram, (i) coordenando seus Planos Diretores e Planos Plurianuais de Desenvolvimento Urbano, (ii) investindo para suplementá-los ou compatibilizá-los e (iii) organizando e operando serviços comuns, por delegação dos Municípios;

c) aos Municípios, regular a organização da cidade, o uso e a ocupação do solo, e a edificação de todo o tipo. Neste sentido, deverão planejar e executar os investimentos em infra-estrutura urbana e em serviços comunitários, bem como, prestar especial atenção às necessidades conseqüentes ao sistema de acesso a moradias por

autoconstrução ou mutirão, a partir de unidades-embrião, inclusive sem acabamento.

3.3.3 A iniciativa privada, com exclusividade caberá:

Lotear glebas, construir ou incorporar edificações, admitindo-se, em caráter excepcional, a ação empresarial de empresas públicas em projetos de especial interesse social (tipo COHAB) ou de desenvolvimento econômico (tipo distritos industriais), onde a iniciativa privada, **subsidiada de forma equivalente**, não quiser assumir os riscos neles implícitos.

3.4 Instrumentos operacionais

3.4.1 Planejamento e projeto:

Planejamento: O processo de urbanização deve ser gradativamente submetido a planejamento a longo prazo, a nível das Regiões Metropolitanas e dos Municípios, mediante a elaboração e implantação (i) de Planos Diretores de expansão, por duas ou três décadas (que devem compreender a correção de condições inadequadas existentes), e (ii) de correspondentes Planos Plurianuais de Investimentos Urbanos, que assegura o desenvolvimento ordenado da infra-estrutura urbana e dos serviços comunitários, com observância de objetivos específicos e com a previsão obrigatória de áreas destinadas à implantação futura de serviços de transporte de massa.

Projeto: No trato de fenômeno de urbanização procurar-se-á difundir a técnica de projeto dos investimentos públicos e privados (estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, análise de custo/benefício, etc.), subordinando à existência de projetos físico-financeiros o acesso a auxílios federais ou estaduais ou a financiamentos de instituições financeiras federais ou estaduais.

3.4.2 Coordenação dos investimentos públicos e privados

Os investimentos privados em loteamento de glebas e construção de edificações devem observar os planos de uso do solo, normas e parâmetros instituídos pelo poder público, que definam:

- a) a distribuição da ocupação da cidade ou região, segundo suas finalidades;
- b) a infra-estrutura urbana e os serviços comunitários a cargo do poder público, ou de concessionários, disponíveis ou previstos;
- c) as qualificações dos diferentes tipos de edificações e a densidade de ocupação desejada;
- d) os padrões a serem observados pelos empreendedores privados nos seus projetos de loteamento e construção de edificações;
- e) as facilidades para a edificação de moradias por autoconstrução e mutirão, especialmente a partir da casa-embrião, mesmo inacabada.

3.5 Instrumentos Tributários

3.5.1 Novo Imposto Estadual

Instituir novo tributo que induza o empresário a considerar, na análise de localizações alternativas de suas atividades, além do investimento e dos custos próprios do projeto, os custos suportados pela comunidade urbana, que serão explicitados através desse novo tributo, utilizando-o para reduzir (ou mesmo inverter) o atual processo de congestionamento dos grandes centros urbanos, estimular cidades médias e assegurar a localização mais econômica de novas instalações industriais ou de serviços. Dar ao tributo as seguintes características:

a) os contribuintes serão indústrias e serviços;

b) o fato gerador será a utilização, das economias externas custeadas pelas respectivas comunidades;

c) a base de cálculo será determinada, mediante parâmetros que traduzam o valor dessas economias externas, ou os problemas urbanos criados pela indústria ou serviços;

d) as alíquotas serão variáveis, segundo critérios que permitam a utilização do imposto como estímulo ou desestímulo à localização de indústria e serviço;

e) a receita do tributo em parte (i) pertencerá aos Municípios, para aplicação em investimentos urbanos e em parte (ii) será utilizada para subsidiar o financiamento de mudanças de localização de indústria ou serviços existentes.

3.5.2 Contribuição de Melhoria Urbana

Criar modalidade especial de contribuição de melhoria urbana (além de aperfeiçoar o dispositivo constitucional sobre contribuição de melhoria em geral, visando a torná-lo exequível), com observância dos seguintes princípios:

a) os contribuintes serão todas as pessoas, naturais ou jurídicas, e os espólios, titulares de imóveis urbanos valorizados;

b) o fato gerador será a valorização do imóvel durante o período em que o contribuinte for seu titular;

c) a base de cálculo será 50% da valorização, determinada em moeda de valor aquisitivo constante, sendo que a valorização será definida como o aumento de base de cálculo do IPTU entre a época da aquisição e a da alienação do imóvel, diminuído das benfeitorias realizadas;

d) a alíquota máxima será de 25%. O valor da contribuição será portanto, de 12,5% da valorização real dos imóveis;

e) a receita pertencerá aos Municípios; se efetivará quando das alienações respectivas e no ritmo dos recebimentos previstos;

f) para os imóveis adquiridos antes da instituição da contribuição, a base de cálculo da época da aquisição será a da primeira declaração do contribuinte (não será tributada a valorização ocorrida até a instituição da contribuição);

g) o período de produção do imóvel (edificação ou loteamento) por pessoa jurídica será isento porque o lucro é tributado pelo imposto de renda e a distinção entre o que é lucro operacional e o que é valorização em período curto, é implacável;

h) as condições de lançamento e arrecadação serão estabelecidas de modo a evitar empecilhos desnecessários a circulação da propriedade imobiliária;

i) o contribuinte não perderá a contribuição paga, no caso de anulação ou rescisão do negócio de alienação.

3.5.3 Imposto sobre a Transmissão de Propriedade Imóvel (II)

Transferir este tributo, da competência estadual para a municipal. Isto permitirá a agilização de sua cobrança, a unificação do seu cadastro com o do IPTU, a simplificação de sua fiscalização e substancial acréscimo das receitas municipais com pequena repercussão nas finanças estaduais.

3.5.4 Fundo de Participação dos Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios no IPI e no IR (art. 25 da Constituição Federal)

Rever as porcentagens e vinculações do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios, no Imposto sobre a Renda (IR) e no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), com o objetivo de prover recursos aos Estados e Municípios para fins de Desenvolvimento Urbano.

Semelhantemente, na reformulação da distribuição dos Fundos de Participação Municipal no ICM (item 5.5) buscar acentuar o caráter redistributivista destes Fundos, levando em conta as responsabilidades por investimentos urbanos, criadas pelo processo de descentralização industrial e de serviços no País.

3.5.5 Fundo de Participação Municipal no ICM (Parágrafo 8º do art. 23 da Constituição Federal)

— Reformular sua distribuição para atender, principalmente, aos Municípios dormitórios das regiões metropolitanas.

Uma vez definida, segundo os critérios vigentes, a quota pertencente aos municípios da Região conforme as necessidades e características de cada município (industrial ou dormitório, por exemplo), na base da população (total ou parcialmente).

3.5.6 Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU)

Utilizar o Imposto Predial e Territorial Urbano para (i) proporcionar recursos financeiros adicionais destinados a correção de problemas já existentes nas Regiões Metropolitanas e nos grandes centros urbanos, (ii) assegurar distribuição mais justa da carga tributária da população e (iii) evitar a sub-utilização ou a superutilização da infra-estrutura urbana:

A lei federal deverá estabelecer:

a) sistema novo que tome como base de cálculo do imposto, o justo valor do imóvel, assim fixado por declaração anual do seu proprietário, e que esse valor, corrigido monetariamente até a data do efetivo pagamento, será o máximo admitido para efeitos de indenização por desapropriação;

b) que as alíquotas sejam progressivas, em função do valor unitário do imóvel, a fim de se obter que as classes de maior renda da população contribuam para subsidiar os investimentos nas áreas de habitação popular, ao contrário do que muitas vezes ocorre;

c) que as alíquotas possam variar com a natureza ou destinação das edificações, visando a regular o uso dos imóveis urbanos;

d) que as alíquotas possam ser crescentes quando o imposto incidir sobre os imóveis sub-utilizados localizados em áreas dotadas de infra-estrutura urbana e serviços comunitários, a fim de evitar que a retenção de terrenos ou a sub-utilização de edificações possa levar ao sub-aproveitamento da capacidade de urbanização existente ou a valorização anti-social de imóveis para venda e uso.

3.5.7 Adicionais contratuais ao Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU)

A lei deve facultar ao Município, mediante acordo com os municípios, mediante acordo interesse-

sados em instalar melhoramentos urbanos financiados a prazo longo por instituições financeiras (com ou sem participação do Município em seu custeio), que inclua como adicional ao IPTU, exigível de forma semelhante, contribuições para pagamento da amortização e dos juros relativos ao financiamento das obras obrigatórias inclusive para minorias dissidentes, em certos casos.

3.5.8 Concessão de Áreas Adicionais de Construção

Instituir sua cobrança, desde que a lei respeite os direitos ou expectativas de direitos adquiridas anteriormente a ela e que os preços se formem segundo as leis de mercado e não por decisão burocrática ou judicial, caso a caso. Incluir, nos casos de tombamento, permissão para a transferência do direito de construir afetado, do imóvel tombado para outro visando a, sem prejuízo dos proprietários atingidos, facilitar a preservação de:

3.6 Outros Instrumentos

3.6.1 Atualização Monetária dos Valores

Nos projetos de desenvolvimento urbanos, todos os valores (de investimentos, contribuição de melhoria, imóveis e empréstimos) serão expressos em moeda de poder aquisitivo constante, de modo a alcançar maior justiça social e tributária através (i) da explicitação dos ônus e vantagens cada decisão e (ii) da eliminação das distorções resultantes de variações no poder aquisitivo da moeda nacional. Note-se o lamentável desgaste no poder real de compra da ORTN (e OTN) entre 1975 e 1981, não se pode deixar que isto se repita (anexo 8).

3.6.2 Subsídios

a) a Caixa Econômica Federal e o órgão ou órgãos que vierem a substituir o extinto BNH serão autorizados a gerir fundos contábeis especiais, constituídos com dotações orçamentárias federais, estaduais e municipais, com o fim específico de subsidiar parte do investimento (ou os juros de financiamento) de projetos de desenvolvimento urbano, ou de construção das habitações para as classes cujo nível de renda não lhes permita a aquisição de casa própria dentro dos planos normais de financiamento.

b) a Caixa Econômica Federal e o órgão ou órgãos que vierem a substituir o extinto Banco Nacional da Habitação poderão aplicar parte de seus lucros na constituição de fundos com a finalidade descrita no item a, anterior.

3.6.3 Aquisição de Terrenos pelo Poder Público

A lei federal deverá regular, com as cautelas necessárias:

– a desapropriação, para efeito de execução de projeto de melhoria das condições de vida urbana, de qualquer imóvel, ainda que para revenda, com base no justo valor declarado pelo seu proprietário para efeitos do IPTU, atualizado monetariamente desde a data da declaração até a do pagamento de indenização de desapropriação; – a compra ou desapropriação de imóveis destinados a expansão industrial (centros industriais) ou de serviços (transporte de massa), a habitação de premente interesse social (classes mais pobres) e a criação de novas cidades;

3.6.4 Use de Instituições Financeiras

Caixa Econômica Federal bem como os sistemas que vierem a subsidiar o extinto Sistema Financeiro de Habitação serão utilizados como instrumentos para financiarem projetos de urbanização, públicos e privados, preservada a sua natureza de instituições financeiras, mediante a adoção das seguintes providências:

a) somente poderão conceder financiamento para projetos públicos que incluam a instituição de tarifas ou tributos suficientes para pagar o seu custo, inclusive juros e correção monetária, ou que, caso essas Receitas não sejam suficientes, tenham assegurados, mediante a lei federal, estadual ou municipal, dotações orçamentárias em montante suficiente para complementar as Receitas específicas;

b) somente poderão conceder financiamento para projetos privados que tenham sua viabilidade técnica, econômica e financeira demonstradas, que observem as normas fixadas pelos Municípios e que satisfaçam aos requisitos estabelecidos pelas instituições financeiras.

3.6.5 Urbanização Simplificada das Favelas

Será privilegiada a urbanização simplificada das favelas, visando a melhoria imediata da qualidade de vida de suas populações, com investimento reduzido ao alcance da capacidade de pagamento dos usuários (com ou sem subsídio), para aperfeiçoamento futuro. Esta urbanização deve ser implementada a partir da regularização da propriedade dos lotes onde se situam os barracos.

Para isto se recomendam (i) a desapropriação ou compra da área, (ii) a mudança dos códigos de obras para permitir arruamentos, parcelamentos de terras e edificações adequadas ao objetivo e (iii) o estabelecimento de um sistema de segurança contra invasões já ao iniciar-se o projeto de cada urbanização.

A urbanização simplificada das favelas, sobre ser rápida e barata, evita (i) ruptura na estrutura de consumo e poupança das famílias decorrentes de mudanças compulsórias, (ii) a perda de empregos permanentes dos chefes de família e de biscates dos demais familiares, (iii) as inesperadas despesas de instalação e, posteriormente, de transporte para o trabalho e (iv) a quebra do vínculo social com a comunidade onde vivem.

3.6.6 Informações e Ensinamentos

Com o fim de realimentar permanentemente os tomadores de decisões – em nível federal, estadual, municipal, metropolitano – com informações fidedignas e análises baseadas em fatos e apoiadas em boa formação técnica e doutrinária – deverão ser dotadas de recursos adequados instituições governamentais ou privadas que visem:

a) à pesquisa de demandas;
b) à determinação de recursos necessários, de toda espécie;
c) à formulação de sistemas operacionais, inclusive fiscais;
d) à assessoria para implantação de sistemas e programas;
e) ao ensino, à reciclagem e à formação de profissionais e servidores públicos;
f) à coordenação dos interessados dos vários projetos.

3.6.7 Assessoria aos Municípios

Especial esforço educativo e de esclarecimento deve ser feito no sentido de conscientizar as comunidades urbanas, seus prefeitos e suas câmaras municipais, bem como suas personalidades mais influentes, da necessidade das alterações

preconizadas. Neste sentido cumpre dinamizar a atuação dos órgãos de assessoria dos municípios em seu trabalho de informação e atualização de prefeitos, câmaras e funcionários, para melhor exercício de suas funções no trato dos problemas municipais.

3.6.8 Legislação complementar

a) Revisão da Lei do Inquilinato e da sua legislação complementar, visando a maior oferta de habitações para aluguel.

b) Revisão da legislação sobre loteamentos – visando, a de um lado incentivar a atividade de loteamento e urbanização de glebas e, de outro, aumentar as responsabilidades dos loteadores pela lisura de suas operações e pelo cumprimento das obrigações que assumirem. Tratar, em especial, de solucionar loteamentos que se inviabilizem economicamente, de regularizar loteamentos irregulares existentes e de impedir novos empreendimentos à margem da lei.

c) Revisão da Lei do Turismo – (Lei nº 6.513 de 20 de dezembro de 77), da Lei nº 7.347, de 24-7-85. Cumpre modificar dispositivos que se aplicados, tornarão extremamente ríscos os empreendimentos imobiliários, em qualquer parte do País. Mantidos os objetivos da legislação, é preciso compatibilizá-los com o regime de propriedade privada.

IV – Sugestões específicas de textos constitucionais

Anos de contato e debates com autoridades, especialistas em desenvolvimento urbano e juristas permitem –, formular uma série de sugestões de alterações em relação ao atual texto constitucional com vistas a implementar no País um Plano Nacional de Desenvolvimento nas linhas expostas no Capítulo III.

É de se repetir a advertência quanto ao perigo de se autorizarem constitucionalmente, leis complementares e ordinárias fora do todo de política coerente, exposto no Capítulo III. No caso, a coerência deve se dar com os princípios da liberdade individual e da economia de mercado.

4.1 Assim, se se tomar como base os preceitos da atual Constituição brasileira, seria de recomendar que ela fosse emendada para:

a) Fixar a competência federal para legislar sobre diretrizes da ocupação do território nacional e estabelecer normas gerais sobre o uso da propriedade urbana, ressalvada:

– a competência dos Estados para legislar sobre zoneamento ou distribuição territorial de instalações industriais; e

– a competência dos Municípios sobre a organização das cidades, o uso e ocupação do solo urbano;

b) modificar o dispositivo sobre contribuição de melhoria, para torná-la exequível, ressalvando tratamento especial para a contribuição de melhoria urbana;

c) criar a contribuição de melhoria urbana, incidente sobre a valorização de imóveis independentemente da demonstração de que é efeito de determinada obra pública;

d) transferir para os Municípios o Imposto (hoje estadual) de Transmissão da Propriedade do Imóvel (IT);

e) aumento na porcentagem das receitas federais destinadas ao Fundo de Participação dos Estados, para compensá-los da perda da receita

do Imposto sobre a Transmissão da Propriedade Imóvel;

f) prever que lei complementar possa fixar limite para alíquota Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU);

g) redistribuir, com base no número de habitantes, 2/3 da receita do ICM atribuída ao conjunto dos municípios de cada região metropolitana, a fim de melhorar as condições de vida nos municípios-dormitórios;

h) atribuir aos estados a competência para instituir imposto sobre "localização inadequada" de indústrias ou serviços, como instrumento para descongestionar os grandes centros urbanos e orientar o processo de urbanização da população.

4.2 Os objetivos acima expostos poderiam ser atingidos:

4.2.1 Se a nova Constituição mantivesse o Capítulo II ("DA UNIÃO") da atual Constituição, mediante alteração do seu art. 8º:

a) O item XVII do artigo 8º da Constituição passaria a vigorar acrescido da alínea X e do parágrafo 2º seguintes, siterada a mineração atual parágrafo único para parágrafo 1º:

"X – diretrizes da ocupação do território nacional e normas gerais sobre o uso da propriedade urbana";

Parágrafo 2º – o disposto na alínea X do item XXII não exclui a competência dos estados para legislar sobre zoneamento ou distribuição territorial de instalações industriais nem a dos municípios sobre a organização da cidade, o uso e a ocupação do solo urbano, respeitada a a lei federal.

4.2.2 Se a nova Constituição mantivesse o Capítulo V ("DO SISTEMA TRIBUTÁRIO") da atual Constituição, mediante alterações nos artigos, 18, 23, 24 e 25, a saber:

a) O item II do artigo 18 da Constituição passaria a vigorar com a seguinte redação:

II – contribuição de melhoria, arrecadada dos proprietários de imóveis valorizados pelas obras públicas que os beneficiaram, que terá por limite total a despesa realizada, ressalvado o disposto no § 7º do artigo 24.

b) O artigo 23 passaria a vigorar com as seguintes alterações:

I – o item 1 passa ter a seguinte redação:

"I – sobre a localização inadequada de indústria e serviços; e"

II – os §§ 2º e 3º passam a ter a seguinte redação:

§ 2º O imposto de que trata o item I será cobrado de indústria e serviços que venham a se localizar ou expandir em centros urbanos congestionados ou cujo funcionamento crie para os poderes públicos encargos especiais de proteção do meio ambiente.

§ 3º Os contribuintes, a base de cálculo e as alíquotas do imposto a que se refere o item I serão filados em lei complementar de modo a permitir sua utilização pelos estados como instrumento de descongestionamento dos grandes centros urbanos e de orientação do processo de urbanização da população:

e) O artigo 24 passaria a vigorar com as seguintes modificações:

I – o **caput** e itens passam a ter a seguinte redação:

"Art. 24. Compete aos municípios instituir impostos sobre:

I – propriedade predial e territorial urbana;

II – transmissão, a qualquer título, de bens imóveis por natureza e acessão física e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia. bem como sobre a cessão de direitos à sua aquisição; e

III – serviços de qualquer natureza não compreendidos na competência tributária da União ou dos estados, definidos em lei complementar."

II – o § 4º passa a ter a seguinte redação:

4º Lei complementar poderá fixar as alíquotas máximas dos impostos de que tratam os itens I e III e da contribuição de melhoria urbana.

III – ficam acrescidos os seguintes parágrafos:

§ 5º O imposto de que trata o item II compete ao município onde esta situado o imóvel, ainda que a transmissão resulte de sucessão aberta no estrangeiro: sua alíquota não excederá os limites estabelecidos em resolução do Senado Federal, por proposta do Presidente da República, na forma prevista em lei.

Parágrafo 6º O imposto a que se refere o item II não incide sobre:

a) a transmissão de bens ou direitos incorporados ao patrimônio da pessoa jurídica em realização de capital, ou transferidos, como rateio de acervo líquido, em caso de liquidação, salvo se a atividade preponderante da pessoa jurídica for o comércio desses bens ou direitos;

b) a sucessão em patrimônio, ou parcela de patrimônio, nos casos de fusão, incorporação ou cisão de pessoa jurídica.

"Parágrafo 7º Compete aos municípios instituir, observado o disposto em lei complementar, contribuição de melhoria cobrada dos proprietários de imóveis urbanos quando eles sejam alienados ou transferidos mortis causa, até 12.5% de sua valorização, medida pela variação real da base de cálculo do imposto predial ou territorial urbano, independentemente de especificação das obras públicas que os tenham beneficiado."

d) Os itens I a III do artigo 25 passariam a vigorar com a seguinte redação:

"I – 15 por cento ao Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e Territórios:

II – 17 por cento de Participação dos Municípios; e

III – 1 por cento ao Fundo Especial, que terá sua aplicação regulada em lei."

V. A Dimensão Verdadeira do Déficit Habitacional

Enormes equívocos em recomendações para uma política de desenvolvimento urbano e habitação nascem de uma deficiente conceituação do que seja o "déficit" habitacional brasileiro e onde se localiza. Lembre-se que a conceituação a ser adotada deve ser adequada ao objetivo pragmático a que se destina.

5.1 A primeira providência consiste pois, a meu ver, em se esclarecer a origem dos números fantásticos – como 7,8 ou 10 milhões de unidades – de que tanto se ouve falar como nosso "déficit" de habitações. Desde logo é de esclarecer que o número de 7 milhões nasceu em 1964 e resultou de se considerar, então, como "déficit" o número do "domicílios sem nenhum sistema de destino de dejetos". Então, segundo o censo de 1960, eram 50% dos domicílios existentes no País, ou sejam 7 milhões de moradias. As moradias existiam, não tinham porem, instalações básicas. Assim mesmo, do alegado "déficit". Somente 1.4 milhão de domicílios estavam nas zonas urbanas situando-se o grosso nas áreas rurais (5,6 milhões). Vide página IV/23 do Relatório do IPEA de 1964 (anexo 9).

Esta conceituação e conseqüente quantificação do "déficit" ajudaram então a acordar o País para a gravidade do problema moradia e a fazê-lo empenhar-se num programa habitacional de extraordinárias dimensões e grande sucesso. Esta conceituação serviu a um propósito político nobre, mas deve ser abandonada pois hoje é destituída de significado.

5.3 Se o "déficit" for definido como o "numero de domicílios rústicos urbanos", ele seria de 1.5 milhão em 1970 e 720 mil em 1984. Note-se que a população rural está decrescendo e que o número de domicílios rústicos rurais que era de 1.7 milhão em 1984, diminui rapidamente, sendo destituído de interesse maior para a formulação de uma política de urbanização.

5.4 Se o "déficit" for definido como "a diferença entre o número de famílias e o de domicílios nas zonas urbanas, ele seria de cerca de 1.4 milhão em 1984.

5.5 Se o "déficit" for definido como a soma (i) do número das habitações que faltam (diferença entre famílias e domicílios), – item 5.3 acima com (ii) o número das habitações rústicas existentes, ele atingiria nas zonas urbanas, em 1984, cerca de 2.1 milhões de unidades.

5.6 Cabe agora investigar a importância relativa do Governo (Sistema BNH) na oferta de habitações.

Segundo o PNAD, em 1980, havia 17.8 milhões de domicílios urbanos e, em 1984 havia 21.9 milhões. Daí, entre 1980 e 1984 (4 anos) se construíram 4.1 milhões de unidades.

Neste período, o BNH afirma (anexo II) que todas as entidades do Sistema BNH (BNH, Caixas, SCI, APE, etc.) "participaram" do financiamento de 12 milhão de moradias. Isto significa que o sistema BNH não participou do financiamento de mais que 29% das moradias urbanas construídas entre 1981 e 1984.

5.7 Se cerca de 70% das moradias foram construídas sem qualquer participação do Sistema entre 1981 e 1984 e se há fortes indicações de

que para a classe operária o sistema de autoconstrução responde por um percentual muito superior (de 85 a 90%), estas constatações reforçam a idéia de que se impõe repensar a importância do financiamento da casa nova na estratégia brasileira no campo da habitação.

5.8 É de chamar a atenção de que muito se fez no campo do desenvolvimento urbano, desde

Domicílios urbanos não ligados a redes gerais:

URBANOS Nº (mil) %	1970		1980		1984	
	Nº (mil)	%	Nº (mil)	%	Nº (mil)	%
Instalação Sanitária	7985	77.7	10887	61.3	13045	59.5
Abastecimento de Água	4683	45.6	4246	23.9	3154	14.4
Iluminação Elétrica	2507	24.4	2096	11.8	1271	5.8
Total de Domicílios Urbanos	10276		17771		21936	

Obs.: Os domicílios aqui considerados são somente os domicílios particulares permanentes.

Fonte: 1970 – Censo Demográfico de 1970 – IBGE

1980 – Censo Demográfico de 1980 – IBGE

1984 – PNAD 1984 Brasil e Grandes Regiões – IBGE

5.9 Parece evidente, por tudo que dissemos, a imposição de se redirecionar os recursos disponíveis na área governamental para o suprimento de água, esgoto, saneamento, transporte de massa, energia elétrica, equipamentos urbanos, comunicações, segurança, disposição do lixo, etc. – com redução da ênfase na construção de casas novas.

5.10. O anexo 10 contém os seguintes quadros estatísticos, agregados a partir dos dados dos Censos de 1960, 1970 e 1980 e da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 1984.

a) Domicílios quanto ao tipo de construção (Brasil)

b) Domicílios por condição de ocupação (Brasil)

c) Déficit habitacional (por tipo e situação) – Brasil

d) Domicílios por instalação não ligadas a rede geral (Brasil)

e) Domicílios por condição de ocupação (Municípios Rio de Janeiro e São Paulo)

f) Déficit habitacional (por tipo de situação) – Grandes cidades

g) Domicílios por condição de ocupação

h) Déficit habitacional (por tipo e situação)

i) Domicílios quanto ao tipo de construção

j) Domicílios por instalações não existentes

k) Déficit habitacional (por tipo de situação) – grandes cidades.

VI – Problema da Locação Residencial no País

Creio ser de meu dever transmitir-lhes alguns dados sobre a situação presente e as perspectivas do setor da locação no País. Não se pode formular política de desenvolvimento urbano e habitação sem consciência clara da importância deste setor no suprimento de moradia à população brasileira.

6.1 Conforme os Quadros E e G (anexo 10), em 1980, cerca de 30.8% dos domicílios urbanos do País eram ocupados sob forma de aluguel

1970, quando a consciência da importância da urbanização se firmou.

Assim, se olharmos para o número de domicílios urbanos, "não ligados às redes gerais" dos serviços de instalação sanitária, abastecimento de água e suprimento de energia elétrica, podemos ver a dramática melhoria conseguida entre 1970 e 1984 (embora, também, a enormidade do que falta fazer):

sendo que no Rio e São Paulo os percentuais eram de 34,6% e 40,0% respectivamente. Em 1984, a média nacional descia para 28,5%.

6.2 Sabe-se que, no Brasil o crescimento das cidades entre 1980 e 1984 foi de 5,4% a.a. (IBGE – domicílios urbanos). Como em 1984 havia cerca de 21,9 milhões de domicílios urbanos (IBGE – PNAD), presume-se que em fins de 1987 haverá cerca de 25,6 milhões. Conseqüentemente, em 1988 deveriam ser construídos perto de 1,1 milhão de domicílios nas cidades, dos quais cerca de **320 mil para aluguel** (28,5% dos domicílios necessários). Neste ritmo, no quinquênio 1988 – 1992, necessitaremos de investidores que se disponham a investir o suficiente para ofertar ao mercado cerca de 1,6 milhões de habitações para aluguel (isto somente para não piorar a situação hoje existente).

6.3 Ora ao contrário de incentivar o investimento em aluguel, o País vem desestimulando-o, vigorosamente. Neste sentido, a revogação da chamada "denúncia vazia", i. e., a perda do direito do proprietário de reaver a coisa locada findo o ajuste contratual a partir de 1979, teve especial gravidade. A esta medida, acresceu-se depois, a limitação da correção monetária dos aluguéis a 80% da variação do valor da moeda, quanto a inflação disparava. As duas medidas combinadas praticamente extinguíram o investimento para aluguel no País. Permanecem neste mercado somente as unidades cujo proprietário, por uma razão ou outra, (i) não pode vender por motivos legais, ou (ii) não percebe o fenômeno de perda da substância econômica que o atinge ou (iii) não tem alternativa de emprego de capital em que confie. Não pode ser surpresa, portanto, a tremenda crise de moradia para aluguel que ora atravessamos.

6.4 Observe-se que o fenômeno do desinvestimento para aluguel é ainda mais grave do que indicam estas estatísticas, pois muitos dos atuais proprietários estão se desfazendo de seus imóveis, hoje destinados a locação, o que, se não reduz

a oferta global de moradias, reduz ainda mais a oferta de moradias para aluguel com mais escassez e alta de preços reais.

6.5 Ressalte-se as repercussões da paralisação do investimento para locação sobre o emprego urbano e construção civil, de cuja produção, cerca de 30% são destinadas ao mercado de aluguel.

6.6 Note-se que nas zonas rurais (i) não se prevê acréscimo de habitações; (ii) o fenômeno de locação atingia, em 1984 a somente 3% dos domicílios (no campo, 30,9% dos domicílios são e cedidos e outros", para empregados e ocupantes, e têm casa própria cerca de 65,5% dos moradores rurais.)

6.7 Os números acima tomam em consideração somente o crescimento vegetativo. Não incluem as necessidades de reposição de estoque, crescimento de renda ou redução do déficit" hoje existente.

VII – Palavras Finais

Esperando ter contribuído para o patriótico trabalho de Vossas Excelências – para o qual toda a Nação está voltada – e certo de que ele corresponderá ao anseio dos brasileiros, mais uma vez agradeço o ensejo de falar-lhes.

Brasília, 5 de maio de 1987. – **Carlos Moacyr Gomes de Almeida.**

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição que foi feita, e passamos ao Dagoberto Godoi, lembrando o tempo.

O SR. DAGOBERTO GODOI: – Quero agradecer ao Presidente, aos Srs. Constituintes, o privilégio de participar deste debate, e dizer que serei bem breve, porque cabe a mim apenas fazer alguns grifos sobre as colocações dos companheiros, e, eventualmente, aduzir alguma coisa de caráter simplesmente complementar. Creio que a idéia mais importante que foi colocada aqui, é a de que as questões estudadas e apreciadas por esta Subcomissão, não podem ser vistas evidentemente separadas do seu todo. Essa visão globalista dos problemas, é fundamental e é, inclusive,

referendada pela sabedoria do Regimento interno da própria Constituinte, que não isolou os Constituintes em Comissões ou Subcomissões totalmente estanques, mas garantiu a participação do Constituinte num crescendo de complexidade, desde a Subcomissão até a votação final.

Nós nos dirigimos então, fundamentalmente, aos Constituintes, não somente restritos a esta Subcomissão mas em toda a sua tarefa legislativa fundamental. Creio que isto é importante destacar, não somente para que, e não seria nossa função orientar os Constituintes, mas que especialmente os Constituintes bem compreendam o teor das colocações aqui feitas, e possam, inclusive, relevar as eventuais discordâncias em um ou outro ponto das apresentações aqui feitas.

Em verdade, a complexidade é totalmente adversa do simplismo, e nós estamos diante de uma das tantas questões altamente complexas a serem enfrentadas pela Constituinte. Esta visão também mais ampla afasta os preconceitos, inclusive um daqueles que foi aqui repelidos de que haveria eventualmente diferença de posições e de objetivos entre os construtores, por exemplo que aqui estão hoje, em qualquer outra parcela consciente e bem intencionada da sociedade brasileira. Nós todos estamos visando os mesmos objetivos, e este é o espírito que norteou as nossas colocações.

Afinal ainda dentro dessa visão global, alguma das proposições, aqui feitas, denunciam os riscos de centralismo, contra os quais, no combate aos quais, não se pode esquecer de outra parte dos defeitos do provincialismo. Então, a idéia é a de que, no trato das questões aqui apreciadas, e especialmente nos textos Constitucionais, se garanta realmente uma competência distribuída entre os três níveis dos poderes da Nação, de tal forma que se consiga, através dessa distribuição, abranger uma visão global e nacional, através da União, a visão mais de perto, através do Estado, e especialmente garantir aos municípios a possibilidade de legislar sobre aquilo que vivem no corpo-a-corpo na visão realmente diuturna.

Sobre este aspecto me parece que seja importante colocar aqui a conveniência de que, em alguns dos problemas, seja prevista uma competência concorrente. Ou seja, que em alguns pontos de legislação possa haver competência simultânea dos três níveis, desde que, evidentemente, garantida a hierarquia dos três níveis, de tal forma que sobre a legislação municipal prevaleça a estadual e sobre esta a federal.

Afinal, dentro ainda desta idéia de que é preciso buscar, fundamentalmente, os objetivos e não propriamente nos perdermos nas buscas dos meios, o que foi aqui colocado destacou a inevitabilidade da urbanização, mas não como um fim em si mesmo, mas sim, como um processo, praticamente consolidado em todo o mundo que acompanha o processo da industrialização.

Diremos que, realmente, a urbanização é inevitável porque o espaço urbano é o palco insubstituível da sociedade industrial ou pós-industrial. Isso não quer dizer que não se deva ter, dentro de uma política de desenvolvimento, políticas que possam conduzir a um regramento da velocidade desse processo. E aí é que aparece uma eventual discordância, mas que é apenas aparente, entre a idéia de que é importante, no trato da questão

urbana, pensar na fixação do homem no interior, especialmente, nas cidades de menor porte, e aquela outra que vê a urbanização como inevitável. As duas coisas não são, realmente, incompatíveis e devem ser conciliadas.

Finalmente, na busca desse objetivo, que é de todos nós, foi colocada que é importante, para se ter uma visão realmente eficaz, o conhecimento de todos os fatores que intervêm no processo, a eleição das prioridades e, finalmente, a viabilização das soluções. Isto tem muito a ver, especialmente com a apreciação de eventuais propostas que, em carregam um conteúdo filosófico e até técnico respeitável, mas que, por serem institutos complexos e muitas vezes pouco experimentados, trazem também consigo uma série de perigos, inconvenientes, alguns deles conhecidos e outros até desconhecidos.

Isto remete a uma proposição que a Câmara faz, também em termos escritos, já à Subcomissão, no sentido de que qualquer tipo de novo instituto legal, que queira ser introduzido na Constituição, seja exaustivamente examinado para se verificar, em primeiro lugar, se ele, realmente, é indispensável; em segundo lugar, se ele, indispensavelmente deve estar no texto constitucional e, em terceiro lugar, se realmente não pode e até seja conveniente remeter este novo instituto à legislação complementar.

Dentro destas idéias, e finalmente, também dentro desta idéia de enxergar as coisas como um todo, a participação e as contribuições da Câmara Brasileira da – Indústria e Construção Civil não se resumem a esta exposição e nem mesmo ao debate que se fará, mas se traduz, na disponibilidade permanente de fornecer aos Srs. Constituintes tudo aquilo que possa estar concentrado na visão dos construtores como parcelas integrantes da Nação brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição e, encerrado o período de exposição, passaremos aos debates e às indagações.

Está em discussão, então.

Concedo a palavra ao nobre Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Para nós é um prazer muito grande receber aqui os dois expositores e seus acompanhantes, e eu gostaria de dizer como é difícil para nós, legisladores, nós, Constituintes, às vezes, abordar certos temas.

Aqui, hoje, nós ouvimos, do Conselho Diretor da Câmara Brasileira de Indústria e Construção Civil, dois membros de uma mesma entidade com posições opostas, um divergindo do outro. Vejam como é difícil, para nós, formar nosso juízo. O Dr. Lúcio Assunção deu o ponto de vista dele, tem um estudo, um trabalho sob uma direção: o Dr. Moacir Gomes de Almeida, logo em seguida, vem e dá um ponto de vista diametralmente oposto. E são membros de uma mesma entidade de classe, representantes da construção civil. Então, mostra-nos somente como é difícil chegarmos a um denominador comum, que atenda a todo o setor, se uma mesma entidade diverge entre si, pelo menos os dois expositores.

Mas eu gostaria de fazer umas pequenas indagações, inicialmente ao Dr. Moacir Gomes de Almeida. Primeiro, para dizer-lhe que a lei que veio

aqui, através do Governo João Figueiredo, elaborada pelo CNDU, que está paralisada, porque venceu a legislatura, é arquivada: há essa lei, talvez um pouco modernizada, e, como nós iremos colocar na nova Constituição – este pelo menos é pensamento nosso – o direito da União de legislar sobre o direito urbanístico e desenvolvimento urbano, logicamente, teremos no ano que vem, tão logo a promulgação da Constituição, uma nova lei complementar, regulando essa matéria, porque a Constituição atual não prevê competência da União para legislar sobre desenvolvimento urbano e muito menos sobre lei de urbanismo. Então, qualquer lei federal, neste sentido, pode ter argüida sua inconstitucionalidade. Então, há dificuldade sempre, porque não temos lei federal regulamentando essa matéria porque a Constituição não prevê e, se não prevê, fica difícil.

Hoje, quase que há um consenso geral em que compete à União as diretrizes gerais do desenvolvimento urbano.

Eu gostaria de perguntar ao Dr. Moacir Gomes de Almeida, se não me engano, se sua firma se iniciou no ramo somente da indústria imobiliária; depois, eu gostaria de saber por que ela diversificou para o ramo do café, se ele hoje tem a maior fazenda de café do mundo, se a indústria é melhor do que o café ou não. Fui informado também, não sei se procede, mas tive conhecimento, de que o senhor hoje está construindo em Nova Iorque.

Esta pergunta, agora, se subdivide em duas. Eu gostaria de saber, como que procede a lei do uso do solo em Nova Iorque, como é o problema do espaço aéreo, lá, como se aprova uma planta, e qual foi o interesse da Gomes de Almeida Fernandes deixar o Brasil para aplicar capital nos Estados Unidos.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Duas partes: café e agroindústria. A indústria imobiliária, como todos que participam dela sabem, é uma indústria extremamente densa de arte, de arte pessoal; então o Moacir Gomes tinha 20 e poucos anos, já formado e meu sócio, e na medida em que a idade avança, adquirimos consciência a de que, na indústria imobiliária, raras empresas ultrapassam uma geração, algumas duas, mas e não uma atividade padronizável a indústria imobiliária.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – A Ipanema é permanente.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – É, chegou lá. Não é perenizável. Então, a uma certa altura, caminhamos para um outro tipo de atividade, embora de rendimentos muito menores, embora de maturação a muito longo prazo, mas não tão dependente da arte individual: ela pode ser organizada e gerida profissionalmente. Então, caminhamos para a agroindústria, não só café, como laranja, açúcar, álcool e cacau, estamos nos cinco setores. E, realmente, indo muito bem.

Então, enquanto nós formos bons, a indústria imobiliária vai nos prover recursos para diversificar. Cogitamos, agora, de um campo industrial, que estamos procurando.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Mas minha pergunta é a seguinte: é sobre o recurso para o senhor comprar as terras em...

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Veio da indústria imobiliária, nasceu da indústria imobiliária, como uma enorme quantidade de grupos econômicos do Brasil e do mundo inteiro. Nasceu na indústria imobiliária, onde a arte, o trabalhar 24 horas por dia, noite e dia, produz lucros e, como não se consegue trabalhar desta maneira toda a vida, é preciso diversificar. Então, diversificamos em relação à agroindústria, onde os produtos não são diferenciados, onde nós podemos ganhar dinheiro por sermos melhores do que os outros e não por fazermos produtos diferentes. Quer dizer, café é tudo café, mas nós fazemos melhor e assim por diante; açúcar, é a açúcar, mas nós fazemos melhor. Esta é que foi a teoria estratégica do grupo ao se diversificar. Com grande sucesso, recomendo aos amigos que, se quiserem que a gente converse sobre isto, estou à disposição. Essa foi a razão.

Segundo, em Nova Iorque. Aí, respondo com o problema das vacas. Eles mandam as vacas deles pastarem no nosso pasto, nós queremos botar nossas vacas pastando no pasto deles. Em vez de tomar uma atitude de rejeição pura, de que eles vêm aqui cheios de regras para ganhar dinheiro no Brasil, vamos aproveitar a possibilidade de trabalhar na terra deles para ganhar dinheiro para nós. A filosofia é semelhante a das empresas estrangeiras que vêm trabalhar aqui. Nós vamos trabalhar, estamos invadindo. E acredito que as empresas de ponta brasileiras, em qualquer setor, têm capacidade e sucesso no exterior.

Quer dizer, não é um campo imune aos brasileiros. O Brasil é a 8ª potência do mundo, o Brasil tem capacidade de se firmar como a 8ª potência do mundo, e os empresários brasileiros têm capacidade de ser bem-sucedidos, enfrentando os empresários estrangeiros na terra deles. E assim fizemos, estamos há sete anos trabalhando lá, e acredito que com bastante sucesso. Somos uma empresa brasileira no exterior, totalmente subsidiária da empresa brasileira no Brasil.

Agora, quanto às regras de Nova York, são muito parecidas com as nossas. Quer dizer, em termos de ir operar nos Estados Unidos, em 24 horas você entra, não tem nenhuma dificuldade – e perguntei ao advogado: Quando podemos começar? Tenho a impressão de que amanhã darei entrada no seu requerimento e, amanhã mesmo, o Senhor já poderá começar a operar. Não há nenhuma restrição na área imobiliária. Na área de construção, propriamente dita, há algumas restrições, estamos com um pouco mais de cuidado em Nova Iorque.

Quanto à aprovação de é muito semelhante à daqui: demora 1 a 4 meses, conforme a comunidade em que ele se insere. Há direitos dos vizinhos objetarem, mas, quando objetam, respondem pelos prejuízos que causarem, e se alguém me atrasa quatro meses, responde pelo prejuízo que me causou. Então, há um equilíbrio, um balanceamento entre o direito de objetar e a responsabilidade pelos prejuízos que causam. Mas, basicamente, é muito semelhante ao nosso.

O processo de profissão é muito semelhante ao nosso, tem o problema de sindicato, muito forte; tem o problema de Máfia, quer dizer este

é um problema que nós não temos no Brasil e temos lá. É um problema importante. Mas, no local de Nova Iorque. Em outros, Estados, em outras cidades o problema não existe. Então, basicamente, e muito semelhante ao que fazemos aqui. A legislação é muito diferente, o **markentig** é muito diferente. Mas a parte de projetos, ou de desenvolvimento urbano é muito semelhante a nossa. Mas generosa um pouco que as nossas cidades, lá se pode construir 10, 12 vezes a área do terreno, no centro de Nova Iorque, é o que conheço, enquanto a maioria das nossas cidades está restringida a duas, quatro vezes.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Para se construir no centro residencial de Nova Iorque, quantas vezes a área de um terreno?

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Varia muito. Nas áreas mais densas chegam a 10, 12 vezes e, se der à cidade certa amenidade, pode chegar até 15 vezes a área do terreno.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Com isto, a construtora tem que pagar alguma coisa ao Estado ou à Prefeitura?

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Não. Pago o licenciamento normal; não é caro.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não tem que pagar para o espaço aéreo?

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – O espaço aéreo pode ser comprado dos vizinhos. O conceito de espaço aéreo que lá existe – e está aqui na nossa proposição – pode ser comprado dos vizinhos e a idéia é manter a ventilação: prédio muito alto cercado de prédios baixos, sem que os proprietários dos prédios baixos tenham perdido substância econômica; ele vende para quem pode fazer o prédio alto, a cidade mantém a mesma densidade. Então ela é feita por torres que a gente observa no perfil nova-iorquino. Mas tem diferença. O que é muito diferente, lá, é o direito que tem a municipalidade de negociar com o empresário vantagens para a comunidade. Quer dizer, um prédio recebe mais quatro andares se se ligar à estação do metrô, recebe mais dois andares se fizer uma praça pública. As várias necessidades comunitárias são discutidas em vários níveis. Às vezes, até na Câmara Municipal, para saber se aquele empresário pode obter as vantagens que desejam em troca das vantagens que oferece à comunidade. Esse conceito de comunidade, lá é diferente do daqui.

Uma ponte em cima da rua não tem problema nenhum, desde que seja de interesse da comunidade. Uma loja de dois lados: por que fazer todos os clientes atravessarem a rua e serem atropelados, ou pegar chuva? Então, se negocia, faz uma ponte. Não só lá, em Paris também. Quer dizer, há muita coisa lá melhor. Mas, basicamente, é parecido com o Brasil.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Aí, no caso, a empresa negocia com...

O SR. PAULO JORGE GERMANOS: – Com a municipalidade.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E, nestes casos, assim, há alguma taxa, alguma incidência de imposto para alguma coisa?

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Pode ser que sim e pode ser que não. Inclusive agora, há um programa novo, de dar área adicional de construção em troca de construção de habitações de caráter popular em certas áreas que o município dá, ou reforma de prédios velhos. Quer dizer, há um jogo de interesse entre o empresário particular, naquilo que ele deseja, e o interesse público, naquilo que a Prefeitura julga que é do interesse público. Uma coisa formidável foi a construção de um patinador: a Prefeitura levou 12 anos e não conseguiu consertar o rink de patinação, mas o construtor o fez em quatro meses a 1/3 a menos que o orçamento da municipalidade. Em troca disto, ele obteve algumas vantagens.

Há uma inter-relação entre a indústria imobiliária e a municipalidade muito intensa. Não só a municipalidade: precisa-se fazer a ligação de uma estrada à outra, o cidadão liga a estrada e recebe, então, algum direito de construir. Então, não há prejuízo para ninguém e a comunidade ganha a estrada. Neste sentido é melhor, mas é muito parecido com o nosso.

Quanto ao direito de superfície, que existe na legislação brasileira desde o tempo de Dom João VI, que é a **enfiteuse**, em que você tem o domínio útil, distinto do domínio pleno, lá, pode se fazer o contrato, não tem problema algum. O contrato pode ser eterno, com reajuste de tantos a tantos anos, com reavaliações. E a lei dos incentivos na Constituição de 65, está lá com o mesmo instituto de posseção do uso do espaço aéreo e, na época, a idéia era a utilização do espaço aéreo em cima dos trilhos de estrada de ferro. E o mangue, no Rio, onde uma rede ferroviária federal pode ser utilizada numa plataforma.

Então, desde 65 que isto é lei no Brasil. E, desde alguns séculos, também **enfiteuse** é lei. Então, não há nenhuma necessidade de discussão sobre direito de superfície, porque isto é da nossa Legislação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – É. Mas **enfiteuse** está em desuso no Brasil há muitos anos.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – É meramente por desuso, mas está na lei. Não é preciso lei nova para que a gente use, e isso é muito usado lá; alugar por 30, 50, 100 anos os terrenos, com reajustes de 10 em 10 anos, 20 em 20 anos do aluguel e correção monetária plena. Lá não tem nenhuma restrição sobre correção monetária de nenhuma maneira.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Dr. Lúcio, o Sr. questionou aqui sobre o subsídio do Governo Federal. Mas se vê todos os dias pelos jornais, pelas televisões, em seminários, em encontros de empresários em que pregam o livre mercado, para todos os setores, inclusive para a indústria de construção civil: como é que você quer subsídio, se o governo está sendo acusado por todos os setores do empresariado nacional de dar muito subsídio? Não podemos, subsidiar mais um setor da nossa economia. O Sr. citou: fazer o Governo dar subsídio à saúde, escola. Então, deveria também subsidiar o mercado imobiliário. Mas, aí, não será mais um problema para o Brasil? Se o próprio empresariado nacional está

acusando o Governo de não estar subsidiando! Então acho difícil essa colocação.

O SR. LÚCIO ASSUMPÇÃO: – Não disse que somos contrários, em termos empresariais, a todo e qualquer tipo de subsídio. Subsídio, realmente, tem conduzido este País não apenas às distorções no mercado, mas a uma contribuição expressiva no déficit público que, no nosso entender, é o grande mal desta Nação. O que eu disse é que as camadas sociais, que não têm acesso ao mercado, deveriam ter verbas orçamentárias e não subsídios, tais como as que têm a saúde, a educação, a defesa, etc. Não é subsídio, é verba orçamentária. E verba orçamentária se diferencia de subsídio porque a verba orçamentária é alguma coisa com que você quer resolver um problema nacional, que tem prioridade da Nação.

Não falamos em subsídio à educação, não falamos em subsídio à saúde; falamos em verbas orçamentárias à educação. Pagamos à universidade, aos professores, o ensino gratuito; o atendimento à saúde em grande parte é gratuito, porque existe uma consciência nacional de que isto é uma alta prioridade. Então, o que eu disse é que não existem verbas orçamentárias para a habitação porque a Nação, a sociedade e o Congresso não se conscientizaram, ainda, de que a habitação é prioridade. Então, somos contrários ao subsídio, mas entendemos, que, se for determinada prioridade à habitação para as camadas sociais, ela só pode ser concedida com verbas orçamentárias.

Mas, se for determinado no orçamento, ou se pelos Congressistas, em cada setor, for dada verba, acaba toda a verba do Governo. Porque tira-se 13% para educação, tanto à saúde, etc. Desde que se reserve uma parte dos recursos do orçamento para um setor – é uma forma de reserva de dinheiro para aquele setor.

Também já participei de vários congressos da questão imobiliária, e sempre acusam o Governo por não participar, ou, quando participar, pede-se ao Governo que, através do antigo BNH ou da Caixa Econômica, injete o dinheiro no mercado. Então, o Governo está pecando por não participar e pecando por participar. Se ele não participa em nada, deixa livre o mercado. Muito bem. Mas depois convoca-se o Governo para que venha com dinheiro para financiar indústria. Quer dizer, o Governo é chamado para injetar o dinheiro, portanto está participando. Se o Governo vai dar o dinheiro, tem o direito de participar, de regular, porque o dinheiro é dele.

O SR. LÚCIO ASSUMPÇÃO: – Perfeito! O que propus aqui foi exatamente isto: existem as soluções de mercado e as soluções sociais. Nas soluções de mercado, não há a menor necessidade de interferência do Governo. Por quê? O BNH tem apenas 8, 10 anos de existência e as cidades brasileiras já contam com alguns 40 ou 50 milhões de habitantes, todos eles morando em suas casas sem que houvesse financiamento do BNH; sem que houvesse subsídios. Então, a economia de mercado funciona sem a presença do Governo. O que não funciona são os segmentos sociais; para esses tem que haver a presença do Governo. E neste caso a iniciativa privada não pode dar soluções a esses segmentos: ela pode participar como construtora, por exemplo, a nível

de COAP, mas não como a promotora da solução. Então, nesses segmentos é importante a presença e a participação do Governo.

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Gostaria de acrescentar, em relação ao que foi dito em resposta à colocação inteligente do nosso Relator José Ulisses de Oliveira, que o empresário da construção tem sido coerente quando pede que o Governo dê alguma coisa ao mercado. Os recursos do Sistema Financeiro de Habitação, sejam do sistema de Poupança e Empréstimo que é a caderneta de poupança, seja dos Fundos de Garantia, quando utilizados, são pagos. O construtor, quando recorre a um financiamento da construção, paga integralmente os juros e o custeio daquele empreendimento. Quando a unidade pronta e transferida ao mutuário final, esse mutuário integralmente ao sistema também os paga juros e a correção monetária devolve integralmente o empréstimo.

Nossa grita tem sido para que esses recursos existentes com a finalidade de atender a habitação sejam utilizados para a habitação no mercado. Os recursos do SBPE e os tomadores da classe média e as construtoras têm devolvido integralmente quando fazem esses financiamentos, e os recursos do Fundo de Garantia que, ao invés de subsidiar outras atividades como isso foi criado com a finalidade específica de solucionar esse problema de habitação, sejam aplicados na solução do problema de habitação.

O que me parece é que, quando todo o dinheiro arrecadado de poupança, Fundo de Garantia, Tempo de Serviço que é o retoma das transações são aplicados, ou na construção de habitação, ou no saneamento, na infra-estrutura das zonas urbanas que vêm, também, a criar novas condições para novas credibilidades.

Ontem, questionamos, aqui, até as 22 horas, o Presidente da Caixa Econômica, O Diretor de Obras e Saneamento do Distrito Federal, e o Diretor da Carteira Habitacional, e sobre estas questões perguntamos a quantos por cento. Então, o Presidente nos respondeu que 42% da aplicações da Caixa Econômica, estão nos setores de desenvolvimento urbano, isto é, saneamento, e o restante na construção civil, especificamente.

Mas gostaria de perguntar, aqui, ao nosso Presidente do Sindicato da Construção Pesada, Dr. Tibério César Gadelha: V. S.^a nos assegurou que o Brasil tem cinco grandes construtoras, V. S.^a poderia nos dar o nome delas, se for possível?

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Acho que são conhecidas: temos as Construtoras Andrade Gutierrez, Mendes Júnior, Camargo Correa, Norberto Odebrecht, Serra Almeida. São as que me ocorrem agora, é só isto. Para conceito de grande tomou-se por base algumas variáveis como capital e faturamento – e isso varia de ano para ano. Mas essas colocações de primeira, segunda e terceira são aleatórias. Estou dizendo assim as cinco grandes.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Existe hoje uma acusação da imprensa de que essas cinco fizeram cartel para que as grandes barragens, as grandes obras fossem feitas entre elas. Recentemente, ouvi de uma construtora, que estava associada a Norberto Odebrecht, dizer que, para a construção de uma barragem, que estava sendo

projetada lá em Minas Gerais, cuja concorrência foi ganha pela Andrade Gutierrez, associada a uma outra, já estava à carta marcada: foi de 100 milhões de dólares a mais.

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Desconheço isso. Há critérios de concorrência, de elaboração de editais que fogem completamente à atuação desse ritual. Esta pergunta deveria ser dirigida aos dirigentes dos órgãos da Cebrae, da Eletrobrás, que aprovam esses editais e os lançam no mercado.

– Sinecom tem-se pautado, como está escrito aqui:

“Representante que é não só das 5 grandes, mas de todas as 20 médias e cerca de 150 pequenas empresas, por defender editais que sejam claros, abertos e que permitam a participação de todos”.

Reconhecemos que há tipo de obras que, evidentemente, em função do equipamento exigido, do capital exigido, da tradição exigida não pode ser aberta indistintamente a todas as empresas.”

Inclusive a minha empresa, da qual sou Diretor, é uma empresa de porte médio, e, muitas vezes, aceito como lícito que não tenha condições, por não ter equipamentos ou capital, nem pessoal, de participar de uma grande barragem, por exemplo. O importante é que os critérios de concorrência sejam claros e definidos previamente. Era o assunto que eu tinha a responder em face da questão de V. Ex.^a

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Essa acusação foi feita por uma empresa filiada ao Sindicato, do qual V. Ex.^a é o Presidente. A Ceasa fez a acusação de que havia entrado na concorrência sendo que a concorrência foi vencida pela Andrade Gutierrez, associada uma outra empresa, senão me engano Camargo Correia cujo valor me foge da memória, senão me engano 258 milhões de dólares. Muito dinheiro. Ela teria feito uma proposta de cem milhões de dólares a menos. Não sei o motivo por que a fez mas ganhou.

Agora, segundo as informações, elas são convidadas, são cartas-convite. Então, já não está mais havendo, dentro dos Sindicatos das grandes obras, mais concorrências públicas, mais cartas-convite mas sim uma negociação prévia em que havia participação dos sindicatos ou diretamente entre os órgãos governamentais...

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Se V. Ex.^a me permite, o Sindicato não participa desse tipo de entendimento. Mesmo porque isso lhe é vedado por lei e, segundo, porque não seria uma forma de unir as empresas ao Sindicato se ele viesse a ter atuação. V. Ex.^a vai me permitir, mas acho que esta pergunta caberia ao Presidente do órgão que realizou a concorrência.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Não. A minha pergunta é a seguinte: V. Ex.^a tem como filiais todas as pequenas e médias empresas da indústria de construção pesada no Sindicato que preside? V. Ex.^a tem todas as informações que lhe são dadas, talvez nem o Presidente da República as tenha. Então, todos os problemas envolvendo esse setor importante da nossa economia e que, inclusive, detém o poder político,

já é de conhecimento público não há nem um Governador eleito no Brasil, isto é, todos os candidatos recebem ajuda desse setor.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Não sei se há influência aqui dentro, em nível de disputa majoritária das Prefeituras. Normalmente, como é do conhecimento de todos, eles são financiados. Às vezes as empreiteiras financiam 3, 4, candidatos de qualquer corrente política. Não é nada demais. Então, têm uma influência muito grande.

Portanto, Sr. Presidente, sabemos pela imprensa, notícia de ontem, que há governos estaduais comprometidos com essas empreiteiras, abrem novas construções para atender a determinadas empreiteiras. Isto é verdade?

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Não desta forma como V. Ex.^a está colocando. Primeiro, cabe definir minha posição como Presidente do Sindicato que fui convidado para um debate sobre transporte e urbanismo e não uma Comissão de Inquérito.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Perfeitamente.

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Como Presidente do Sindicato desejo informar que o funcionamento do sindicato, como de qualquer entidade de classe, é no sentido de atender os interesses de seus filiados, procurando harmonizar esses interesses. Nós, do Sindecom, temos por princípio não nos imiscuirmos nos interesses conflitantes entre os seus filiados. O que defendemos é que o poder público estabeleça regras claras, bem definidas mas suas concorrências, sejam nas pequenas obras em que têm acesso as pequenas empresas, seja nas médias obras em que têm acesso as médias empresas, e seja nas grandes obras, que reconhecemos que, muitas vezes, é impraticável às pequenas empresas se habilitarem a elas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para uma questão de ordem Constituinte, concedo a palavra ao nobre Constituinte Ricardo Izar.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – Gostaríamos de participar dos debates para não voltarmos às mesmas perguntas. O nosso Relator fez algumas perguntas no setor habitacional que gostaria de complementar. Seria desagradável fazer as mesmas perguntas para outras ou para as mesmas pessoas, então é uma complementação de perguntas. Gostaríamos de participar efetivamente disso.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Apelamos ao Sr. Relator que encerre a sua palestra.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de dizer ao Dr. Tibério César que essa pergunta minha têm sentido. Não estou acusando nenhuma empreiteira, de porte algum. Se ela está fazendo isto, está dentro do seu direito, não está errado; o errado está à lei. Como estamos redigindo a Lei Maior, estou perguntando para ter subsídios e informações, para que a futura Constituição possa coibir isto. A empreiteira tem que ter lucro, isto é próprio do mercado capitalista. A essência da empresa é o lucro, se ela não o obtém, vai à falência.

A regra desse jogo é pesada. Agora, fomos eleitos para fazer uma Constituição e temos que fazer leis que possibilitem que venha a prevalecer esse jogo.

O SR. TIBÉRIO CÉSAR GADELHA: – Quero declarar que estou de pleno acordo com que se estabeleçam leis claras para o processo de concorrência se faça de uma maneira lícita.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Não estou querendo fazer nenhuma Comissão de Inquérito e nem quero utilizar o Presidente, quero obter subsídios para que eu obtenha algum esclarecimento e através do meu juízo, possa, com os meus companheiros, elaborar certas leis que impeçam esse tipo de concorrência pública, que está havendo agora no Brasil.

Era só isto, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Raul Ferraz.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – O nosso Relator, José Ulisses, já se manifestou sobre o quanto é complicado discutir um problema desta natureza. Mostrou que até dentro da mesma atividade existem divergências, que afloram muito quando partimos para discutir esses problemas em segmentos diferentes. Posso colocar em meu **curriculum** hoje que tive essa experiência. Andei debatendo com V. S.^a aqui, da construção civil, da Câmara Brasileira da Indústria da Construção; andei debatendo este assunto lá nas comunidades de base da Igreja; andei nas associações de moradores; andei nas Câmaras de Vereadores, nas Prefeituras, inclusive, tive oportunidade de participar, junto com o ex-Prefeito de Salvador, nosso Manuel Castro, que viveu aquele drama que é administrar Salvador; discuti esse problema com economistas, com engenheiros, com arquitetos e aí é que vemos divergências.

Uma coisa é o problema aqui focado da parte, do ângulo da indústria da construção, dos corretores de locação de imóveis, das imobiliárias, de um modo geral. Então, ficamos perplexos quanto ao problema urbano brasileiro pois é difícil de ser resolvido. Mas me parece que quem centralizou o problema foi o Dr. Lúcio Assunção para dividir em três aspectos que teriam que ser atendidos. Estou citando aqui o Dr. Lúcio Assunção, não por ter sido mais brilhante, porque os outros foram todos igualmente brilhantes, apenas porque coincide com o Norte, aquilo que nos guiou quando, como Relator que somos do projeto de lei do Uso do Solo Urbano na Comissão do Interior, quando apresentamos o nosso substitutivo. O que diz o Dr. Lúcio Assunção? S. S.^a diz que precisa ser marcada a presença do Governo no urbanismo, porque o Governo esteve sempre ausente no problema urbanístico nacional.

Realmente, no nosso substitutivo procuramos trazer a presença do Governo e ele não pode ficar indiferente, ao contrário, achamos até que ele é o grande culpado da desorganização urbana que existe no País hoje. Em segundo lugar, ele coloca que é preciso apresentar soluções sociais e nós procuramos trazer para o projeto de lei do Uso do Solo Urbano, o nosso substitutivo, as soluções sociais que existem; justamente para aquela gente que está fora do mercado e que deixa o mercado desorganizado, como está aí, e depois respeitar as leis do mercado. Estamos

de pleno acordo, foi exatamente aí que centralizamos o nosso trabalho para o substitutivo do Uso do Solo Urbano.

Achamos que se as coisas ficarem apenas sob o aspecto, sob o ponto de vista de uma classe não vai adiante, porque o problema existe. O problema da urbanização acelerada a que o Brasil está submetido é uma violência. Em pouco mais de 20 anos passamos a ter 72% da população residindo nas cidades, contra 28% no campo. E o pior de tudo, é que vemos hoje verdadeiros especialistas em reforma agrária no Brasil e muito pouca gente falando reforma urbana. Quando a cidade hoje, segue um dos conferencistas que se apresentou hoje, e o palco da sociedade industrial, da sociedade moderna, mas é, também, o palco dos grandes dramas sociais. É nas grandes cidades que pode o problema social explodir. Devo dizer que o nosso trabalho se orientou muito para esse lado, reconhecer que existem determinados problemas, que, às vezes, não gostamos de ouvir. Sei porque há problemas que são focalizados aqui que não são nem mencionados lá, e há problemas que são mencionados lá que não são nem lembrados aqui.

Ora, se estamos preocupados em fazer uma boa legislação para o uso do solo, ou em qualquer sentido, se estamos preocupados em fazer uma boa Constituição, temos que fazê-la apenas para o mercado formal, para o Brasil formal, temos que fazer, também, para o Brasil real. E o Brasil real é esse de ver São Paulo com cerca de 7 milhões, pelo menos, de pessoas vivendo em favelas ou em cortiços, em situação de penúria, em termos de urbanização. No Rio de Janeiro há um outro tanto de favelas. Então, temos que procurar resolver esse tipo de problema.

Foi levantado aqui que não existem recursos no orçamento para a habitação. Ora, então, está em contradição com o problema agrário que há recurso no orçamento para a chamada reforma agrária. Então, é uma questão que coloco, não isoladamente para um ou para outro. Há necessidade de se colocar recursos para a habitação de "a" ou de "b" ou para promover-se uma reforma urbana no País? Ou essa reforma urbana é dispensável? É uma questão que coloco para ser debatida aqui. Um poderia responder a esta pergunta para não se gastar muito tempo.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – Gostaria de aproveitar esta oportunidade para fazer quase a mesma pergunta.

Recentemente, no Instituto de Engenharia, em São Paulo, ouvi uma palestra do Dr. Raul Luna, aqui presente, e esclareceu um mundo de coisas. Tenho participado de diversas reuniões do setor urbano, principalmente no setor de habitação, e nesta palestra do Dr. Raul Luna ficou, mais ou menos, esclarecido o **déficit** habitacional no Brasil. Normalmente, estamos ouvindo na televisão, em reuniões, chega um representante de uma sociedade e diz que são 10 milhões, outros dizem que são 8 milhões, ou 5 milhões. Na realidade, pela primeira vez, ouvi uma pessoa dizer e provar que existe um déficit habitacional de cerca de 4 milhões de residências.

Então, falando sobre a dotação orçamentária, gostaria de perguntar ao Dr. Marcílio e aos outros se, na realidade, teríamos condições de fazer um

plano habitacional sem uma dotação orçamentária ou se não há necessidade de uma dotação orçamentária, inclusive constitucional, como no setor da educação que precisa de 13% da União, 25% do Estado e 25% do município, para o setor de habitação popular? Acredito que não teríamos nunca um plano de habitação sem uma dotação orçamentária. De 1970 a 1980, construímos um mundo de habitação, enquanto de 1980 para cá, nada. Então ninguém agüenta esta desordem sem plano algum. Eu gostaria de fazer esta pergunta: Sem uma dotação orçamentária, teríamos condição de fazer um plano habitacional?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Lembraríamos de que cada Constituinte tem no máximo três minutos para indagar.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – Sei que o assunto é muito complexo, levei dois anos e meio estudando isso, mas para dizê-lo em três minutos o que aprendi é muito difícil.

Vou encerrar, dizendo que discordo do argumento. Houve um orador que deu parabéns a uma cidade grande, porque tem sobra de loteamentos. Mas essa mesma cidade tem excesso de favelas. Então, discordo de que não haja o problema de especulação. Existe. O problema de especulação está na cara. Basta chegarmos de avião às grandes cidades e olharmos, pois há mais espaço vazio do que espaço construído, urbanizado. Enquanto isso, classes menos favorecidas, justamente aquelas de onde pode vir o problema social, de onde pode explodir, estão morando lá nesses mundos, estão perdendo o seu tempo em transportes, gastando mais em transportes, deteriorando a vida familiar. Quero dizer que a especulação existe e que ela é diferente da especulação com frutas, com verduras, é diferente, porque são mercadorias perecíveis, enquanto o solo urbano não é perecível. Quando a pessoa especula com ele está ganhando, porque o investimento do poder público está sempre beneficiando e valorizando, ao contrário, de quem vai especular com frutas e verduras que no outro dia não há mais frutas nem verduras.

Bom, basicamente, era esta a observação que gostaria de fazer. Mas de qualquer maneira, devo dizer que aprendi muito neste debate aqui e vou examinar estes documentos que estão sendo entregues e vou ter mais coisas ainda para aprender.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Moacir Gomes.

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Procurarei colocar algumas coisas e pedirei ao Carlos Moacir e aos membros da Mesa que completem. O dedicado e diligente Constituinte Raul Ferraz que tanto tem trabalhado por este tema do desenvolvimento urbano, colocou aqui com uma certa surpresa, a Câmara Brasileira de Indústria da Construção representando a pequena empreiteira do mais remoto rincão do Rio Grande do Sul e a grande empreiteira da Bahia, de São Paulo, ou de Minas Gerais. Ela representa a menor unidade da indústria imobiliária em qualquer dos Estados e das grandes cidades do Brasil. Então, é natural que exista as mesmas características diferentes de brasileiros e de empresas diferentes, de portes diferentes, localizados em cidades que

tenham uma problemática totalmente diferente. Daí V. Ex.^a deve entender como deve ser complicada, por exemplo, a presidência de uma Câmara Brasileira da Indústria da Construção para tentar sintetizar num único documento a posição do Brasil inteiro.

Em segundo lugar, a especulação que se fala – nós da construção imobiliária, da construção habitacional usamos o terreno como uma matéria-prima. Nenhuma construtora, nem que quisesse, poderia se dar ao luxo de comprar um terreno e retê-lo. O nosso capital é escasso. O Brasil como um todo tem escassez de capital de giro. Nossas empresas quando conseguem adquirir um terreno precisam agilizá-lo rapidamente, lutando contra o emaranhado legal que, muitas vezes, faz com que os prazos de aprovação de um processo passem por meses ou anos. Então, utilizamos o terreno como matéria-prima e temos interesses. Aí V. Ex.^a vai encontrar coerências nas propostas da Câmara Brasileira da Indústria da Construção de que o tratamento fiscal à propriedade ociosa seja dado de forma a estimular a oferta da mercadoria no mercado. Queremos que mais brasileiros de todas as camadas sociais possam ter acesso à compra de um lote urbanizado ou de uma casa.

Finalmente, V. S.^a mencionou a questão da especulação. Peço ao Carlos Moacir que me complete.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – De acordo com o meu ponto de vista, não interessa à indústria da construção civil a especulação imobiliária. E se olharmos o nosso substitutivo, ele vem todo em cima de colocar terreno à disposição da construção civil, porque é pela construção civil que acreditamos que tem a saída do desenvolvimento brasileiro.

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Sr. Presidente, só para continuar o seguinte: que também temos o cuidado de toda a apresentação trazida pela Câmara Brasileira da Construção e pelos sindicatos e associações do Brasil inteiro a ela filiados se preocupam com o aspecto do mercado e do interesse público. Jamais defendemos alguma coisa que seja do interesse exclusivo da empresa, porque isso não teria consistência. Defendemos as soluções de mercado, defendemos o acesso ao financiamento à grande maioria da população. V. Ex.^a vai encontrar essa coerência nas colocações escritas a naquelas que foram aqui trazidas. Nós não representamos o interesse de uma classe. Estaríamos fazendo pouco da inteligência e não estaríamos correspondendo ao espírito público de V. Ex.^a se viéssemos com colocações particulares neste Plenário.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Respondendo aos Constituintes Raul Fernandes e Ricardo Isar, simultaneamente, quanto ao déficit há um anexo que vou distribuir – acabei de entregar ao Presidente – lá há a origem desse número de 7 milhões, que é bom a gente exorcizar sete, oito ou dez. Em 1964, quando se precisava aprovar o projeto, optou-se pela definição do déficit como sendo o número de habitações sem nenhum sistema de destino de dejetos. O Brasil era muito pobre em 1964. Daí a metade da população, sete milhões de habitações, daí o número sete multirrepetido. Hoje, o IBGE nem apura isso,

pois o Brasil já é um outro Brasil. Então, é preciso escolher um conceito de déficit para formular a solução para isso, ou não se sabe sobre o que está falando. Houve alguém que esteve presente à Comunicação do BNH, ontem fizemos parte, que, inclusive, como déficit, toda a Casa precisa de concerto – não estou brincando – e dava vinte e tantos milhões que era praticamente todo o estoque das casas de ricos.

Então, agora, há um outro conceito que pode ser utilizado que diz respeito às habitações rústicas. Segundo o PNAB de 1984, muito recente, o número de habitações rústicas são de 700 mil nas zonas urbanas no Brasil. É menos do que um milhão nas zonas urbanas. Há um outro concerto também de déficit também útil: quando as famílias não têm domicílio. Então, isso se apura através do número de famílias e do número de domicílios, assim chegaríamos a 1,4 milhão – sempre nas zonas urbanas. Não tem sentido falar destas zonas rurais. Os 7 milhões eram 5,6 nas zonas rurais. Abandonemos os números de 1964 e os conceitos de 1964, chegamos a algo mais útil para a formulação, 700 mil habitações rústicas em todo o Brasil – é surpreendente mas não passa disso. Segundo, o número de famílias sem domicílios que fazem a coabitação de 1,4. Se tivermos, então, um conceito mais amplo de déficit, que seria a soma das habitações rústicas que precisam ser substituídas com o número de famílias, que não têm onde morar, chegaríamos a dois milhões. Então, diria que cada escolhe entre 700 e dois milhões, mas, pelo amor de Deus, vamos abandonar números como 5, 7 e 10 são piada.

Em segundo lugar, tudo isto vai caminhar para a direção do desenvolvimento urbano: água, esgoto, saneamento. Porque a casa existe, o que ela não tem é essas amenidades. Também está incluída aqui a estatística da evolução de água, esgoto, energia elétrica de 1970 para 1980; e de 1980 para 1984, que foi dramática a melhoria da situação no País. Mas realmente dramática e passando por um regime de instalação sanitária não ligada à rede de água, em 1970, havia 78%; em 1980, 61% e em 1984, 69%.

Em água, foi mais dramático: 46%, em 1970, não tinha ligação à rede pública de água; 24% somente em 1980; e 14% somente em 1984, houve também uma dramática melhoria. Então, a conceituação do desenvolvimento urbano em relação a serviços públicos parece bastante implantada. O que não está implantada é a idéia do uso do Território Nacional com vistas aos próximos dez e vinte anos para que os problemas não se agravem e voltemos ao impasse dentro alguns anos. Daí esse conjunto de sugestões, que li muito rapidamente, que lhe daria uma cópia, que está muito bem-feito e, portanto sujeito a debater cada uma delas.

Quanto aos benefícios que têm relação com o proprietário particular em função destas obras públicas, aqui está previsto que o município, propomos, se aproprie dessa valorização através do que chamamos de contribuição de melhoria urbana, que citei, ligeiramente. Talvez não tenham visto esta colocação. Através do instrumento fiscal, vamos poder transferir ao município parte desta valorização que veio para a propriedade. Permita-me só arrematar – dá uma impressão de gran-

de divergência entre o Lúcio e eu nos impostos sobre os lotes, deveremos taxar uma segunda casa. Vamos estudar o assunto – acho que é complicado no Brasil. Mas o imposto sobre lote, creio que estamos pensando igual. Parece-me que da malha urbana, os lotes subutilizados e retidos, que chamamos para especulação, não é para este problema, porque o pobre da família não sabe o que fazer com o dinheiro se vender o lote, ou o lote não é nem lote, como disse o Lúcio. Se instalarmos a água e esgoto, temos a Contribuição de Melhoria para poder cobrar e recuperar parte do que fez, não diretamente, tendo que provar qual foi o benefício daquele lote, mas quando vai ver aqui no papel, de uma maneira não ligada ao benefício direto daquele lote. Então, poderíamos recuperar o benefício feito pelo município ao proprietário do lote que ganhou de presente aquilo. Mas ele fica, então, com o lote retido, porque não se sabe o que fazer. O aumento do IPTU utilizado como indutor da venda do lote, parece-me, digamos, da mais absoluta essencialidade, para que a pessoa possa guardar o lote simplesmente porque não quer vendê-lo. Se quiser guardar o lote, guarde-o, mas pague o imposto. E esse mesmo imposto cresce de uma maneira progressiva, conforme o julgamento da municipalidade do desejo de que aquela área seja utilizada e não que permaneça subutilizada, a pesar de urbanizada. Está claro? Então, podemos usar o IPTU progressivo para atingir o objetivo de oferta ao mercado dos terrenos urbanizados não utilizados. Assim, há uma grande quantidade e esse instrumento é de grande fertilidade. Esse é o imposto sobre os lotes.

O SR. CONSTITUINTE PAULO FERRAZ: – Se o proprietário urbano está sem saber o que fazer com o dinheiro do terreno, ele vende e compra ações da Gomes de Almeida Fernandes.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – É uma idéia construtiva...

O SR. CONSTITUINTE PAULO FERRAZ: – É, uma idéia construtiva.

O SR. PAULO ANDRÉ JORGE GERMANOS: – Exatamente. Vamos divulgar isso.

Finalmente, o problema do subsídio que foi falado aqui. Dependendo da colocação, ele é que é válido. O subsídio é um instrumento legítimo, mas precisa ser bem utilizado. Quer dizer, na medida em que todo mundo quer subsídio ao trigo. Cada indivíduo que pede a palavra, pede um subsídio mas não se oferece para pagar coisa alguma. Então, o problema do subsídio, que se encontra num dos capítulos aqui, são subsídios, não é rejeitado subsídio, mas é preciso criar fontes de recursos para o subsídio. Quer dizer, não é possível tirar de onde não existe. Então, acréscimo de impostos municipais, que há aqui uma corte de acréscimos, que não fere o sistema capitalista, que não fere o funcionamento da economia de mercado, dá à municipalidade e a outros órgãos o problema de equilibrar e, nisso a Caixa Econômica Federal usou durante muito tempo. Ela cobrava 12% de certos empréstimos e fazia outros a 3%. É uma forma de subsidiar a habitação mais baixa, cobrando mais caro das habitações maiores. Isso é norma corrente no antigo Sistema Financeiro de Habitação. Quer dizer, então, o subsídio deve

ser rejeitado quando não vem com as fontes de receitas para cobri-los, aprovados pela comunidade. Mas uma vez aprovado, o subsídio é um instrumento a ser utilizado no desenvolvimento amplo para várias finalidades. Realmente, asseguro ao nobre Constituinte Raul Ferraz que S. Ex.^a vai se divertir muito com esse documento da indústria e vai se surpreender agradavelmente. Tenho a impressão que temos 80% de concordância e não sei se temos 20% de divergência.

Quanto ao substitutivo tenho muitas sugestões e algumas restrições para debater, e até alternativas, porque o objetivo é o mesmo. Acreditamos, na Câmara dos Deputados, que temos os mesmos objetivos, mas que temos mecanismos utilizando economia – porque não vamos mudá-la – ela é uma economia de mercado, melhor ou pior – para atingir os objetivos sociais que todos desejamos. Há uma afinidade enorme entre todos nós nos objetivos. Vamos escolher os mecanismos.

Estamos à sua disposição – está aí o Presidente para ajudar nisso.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Conceda a palavra ao Sr. Lúcio Assunção.

O SR. LÚCIO ASSUNÇÃO: – Sr. Constituinte Raul Ferraz, perguntaria o seguinte: onde é que está escrito que uma área urbana não aproveitada é ruim? Por que se parte desse princípio? Ora, vamos imaginar – só para raciocinar – que não houvesse área urbana desocupada. Já pensou que loucura. Já pensou o preço de um terreno se não houvesse terreno vago na cidade. Seria uma loucura esse preço. Se houvesse um excesso seria desvantagem. Então, há um limite, um meio termo conveniente que temos um estoque e podemos abastecer o mercado; e é esse estoque que pode evitar especulação. É exatamente a existência desse estoque que pode reduzir, pelo menos a especulação.

Um outro ponto é verbas orçamentárias. Repito aqui para o José Ulysses: toda questão é de se ter ou não prioridade. Vou dar exemplo: não há dinheiro para isso, não há dinheiro para aquilo. De repente, o Governo descobre dois bilhões de dólares para tampar buraco de cinco bancos estatais estaduais. Apareceu dinheiro. Não há dinheiro para nada, mas para tampar buraco há. De onde vem esse dinheiro? Vem dos recursos nacionais. Por que foi dado? Porque se entendeu que aquilo era uma prioridade máxima. Então, o que não há é propriedade. Quer dizer, a conceito, é de que existe ou não verba. Nesse ponto realmente divirjo do Moacir Gomes, por que a carga tributária brasileira já é altíssima. Há um discurso do Governo que mascara essa posição, porque a carga tributária brasileira é da ordem de 23% a 24% do PIB. É altíssima. O Governo usa um número que a carga tributária é líquida. Desses 23% ou 24%, ele deduz os juros pagos pela dívida que já chegou a cerca de 10% do PIB. Então, dá uma carga tributária líquida de 13%, baixa. Baixa por que? Porque o Governo usou mal esses recursos, desperdiçou, fez projetos inviáveis, aumentou a dívida pública, conseqüentemente, os juros a serem pagos sobre essa dívida e, com isso, há uma carga tributária líquida muito baixa. Ora, a carga tributária brasileira é altíssima. Então, qual-

quer aumento de imposto não vai resolver problemas, vai piorá-los.

E o Sr. Constituinte Raul Ferraz, novamente, abordou – esse que eu acho que é o ponto, assim, fundamental dessa discussão – o problema de misturar soluções de mercado com as soluções sociais. Enquanto não houver uma clara separação desses dois segmentos, vamos insistir em erros de soluções. V. Ex.^a citou, por exemplo, que há áreas vazias nas cidades e os segmentos marginalizados devem ir para a periferia. Porque esses terrenos são incompatíveis com as rendas desses segmentos. Havendo ou não esses terrenos vagos, eles nunca poderiam comprá-los. Falei isso no plenário da Câmara de Vereadores de Belo Horizonte, citei o seguinte exemplo: os terrenos urbanizados em Belo Horizonte de acordo com todas as normas da Prefeitura, com Plambel, Copasa, Cemig, etc., custam um valor tal que impedem as rendas até cinco de adquirir os terrenos. Então, a Câmara de Vereadores de Belo Horizonte fez esta proposta: "Quem ganha menos de cinco salários não pode morar na cidade. Quem já está morando, tem que sair" ou adapta a legislação à renda, ou uma ou outra.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – Às vezes a renda da pessoa não dá para morar na cidade e tem que morar na periferia, pois o poder público investiu demais para que encarassem aquele terreno. Quer dizer, o investimento não foi benéfico a essa pessoa que foi morar na periferia. É aí que gostaria de que esse investimento público fosse mais disciplinado.

Por exemplo, um terreno numa certa posição, que fosse beneficiado pelo investimento que o poder público fez na instalação da energia elétrica, na rede de água, e esgoto, no telefone, na pavimentação, na urbanização, enfim, em tudo aquilo que significa urbanização de modo geral, aquilo, pelo menos em parte, senão no todo, retornasse ao poder público para que esses investimentos não tornassem inacessível ao próprio poder público adquirir uma área para a construção de um conjunto habitacional. Acho que nisso há uma deturpação, um contraste imenso entre o que o poder público faz e recebe. Fui prefeito e sei – muitos que aqui estão também o foram – que ao se executar uma obra urbana inevitavelmente a área vizinha será valorizada e de tal modo que o poder público que contribuiu para tal valorização não poderá adquiri-la para realizar uma nova obra pública, porque o proprietário alega que o terreno é caro, meu terreno tem rede de água, esgoto, telefone, tem asfalto, como se ele houvesse realizado investimentos e tivesse feito um esforço enorme para que tudo aquilo estivesse valorizando o seu terreno! Então, por que o poder público é que é penalizado? Isso é que tem que ser disciplinado. E essa especulação às vezes é involuntária, ela existe, apenas o poder público é que é culpado, compete ao Poder Público disciplinar isso. E nós procuramos disciplinar na falta de uma idéia melhor, colocamos em nosso substitutivo, como seria a idéia até que V. Ex.^a nos ilumine e coloquem uma idéia melhor.

O SR. DAGOBERTO GODOI: – Há duas perguntas objetivas que mereceriam uma sucinta resposta: uma é se, realmente, é indispensável

uma reforma urbana para se conseguir equacionar todos esses problemas que estão sendo trazidos; e a outra se realmente seria indispensável uma dotação orçamentária para equacionar o problema.

Caro Sr. Constituinte Raul Ferraz, creio que a sua pergunta é muito mais decisiva em termos de toda questão filosófica que está envolvida e tem muito a ver com o trabalho desta Subcomissão e da Constituinte. Porque, se realmente partimos do princípio de que é preciso fazer uma reforma urbana, essa terminologia está carregada de alguma coisa que seja muito profunda e que demande uma revisão igualmente profunda dos conceitos e instrumentos que aí estão à disposição do próprio Poder Público.

Quer me parecer que a idéia predominante dentre os consultores é que a reforma vista desta forma, como estamos colocando aqui, não é indispensável. O que realmente urge fazer é dar ao processo urbano uma dinâmica e um aperfeiçoamento indispensáveis. Isto sim! Agora, este processo tem que ser dinamizado muito mais por um aperfeiçoamento no uso das ferramentas, dos instrumentos atualmente disponíveis do que propriamente na criação de novos institutos e de nova munção legal a pôr à disposição do Poder Público. Inclusive nesse ponto em que V. Ex.^a caracterizou como a principal divergência – também já foi dito por outros companheiros – há instrumentos que estão aí, alguns nitidamente à disposição, regulamentados, em condições de serem utilizados, que não são utilizados convenientemente como a própria tributação, o próprio IPTU em que se tem na maior parte das cidades brasileiras uma desatualização cadastral e uma inibição fortíssima no estabelecimento do valor venal, em termos justos, por parte do próprio Poder Municipal. Há outros institutos que estão previstos na legislação brasileira, que ainda não receberam a operacionalização devida, como é o caso da Contribuição de Melhoria. Ambos são instrumentos que viriam ao encontro deste desafio que V. Ex.^a lança de como o Poder Público seria reembolsado dos investimentos que fez.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – E até hoje inviável completamente! É o tipo de lei para não se cumprir!

O SR. DAGOBERTO GODOL: – Por isso é que a coloco numa categoria diferente da do IPTU. Mas existe a previsão e se trata, então, apenas de fazer, não uma reforma urbana, mas quem sabe, fazer algumas reformas nesses institutos, como por exemplo, reformar o instituto da Contribuição de Melhoria. Sinto que a grande questão que afinal vai ser colocada, no trabalho da Constituinte, é esta: se realmente o que acontece com a questão urbana no Brasil é falta de instrumentação legal, se é a necessidade de uma mudança radical nas instituições que aí estão ou é, simplesmente, uma questão de revisar mais do que esse arcabouço legal, ou a própria dinâmica da administração pública, enfim, a cultura urbana que hoje temos.

A outra pergunta, creio, já foi exaustivamente respondida. Parece-me que é consenso de que sem dotações orçamentárias que impliquem em considerar habitação como um direito tão fundamental, uma necessidade tão autêntica do cida-

dão, como a educação, a saúde, certamente, estaremos sendo frustrados a enfrentar o problema dos setores mais baixos da população. E aí entra inclusive a questão do subsídio, que também já foi examinada aqui, ou seja, ele poderá ser um dos instrumentos de uma política social de habitação, desde que inserido numa previsão orçamentária que não somente crie a despesa, mas equacione, ao mesmo tempo, a receita desses subsídios.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Sr. Presidente, nobres colegas, estou surpreso com algumas conotações que aparecem, e esse é um dado muito importante, porque estamos falando com representantes da classe empresarial, de quando discutimos com um empresário de um determinado segmento, seccionadamente, a visão empresarial assume uma transformação em termos de conceitos, de princípios em relação ao restante da sociedade. Vou tentar traduzir o que quero dizer: por exemplo, quando discutimos, aqui, nesta sala, com os empresários do setor de transporte rodoviário, parece-me que, ao final, sob outras palavras, diferentes enfoques de foco, mas, fundamentalmente todas as entidades representantes do sindicato, pequeno, grande, de carga ou de transporte de passageiros, estava de acordo com a tese, com o princípio de que o transporte urbano é um bem essencial e que seu custo tinha que ser rateado pela sociedade. Devo relatar que minha experiência como Prefeito, aqui já citada, de que fui um entusiasta defensor da tese do "vale-transporte". E saí, quase como que um missionário, discutindo com a associação comercial, federação de indústria, com sindicatos e todos diziam que a tese é muito bonita, mas já pagamos Finsocial e o problema é de vocês. Hoje, todo mundo reconhece que não foi implantado o vale-transporte por que não foi compulsório, porque na medida em que era espontâneo, a sociedade não compreendia que aquilo tinha que ser uma distribuição de custo com sociedade, com opção da sociedade e pune-se o usuário. Então, a questão de transporte coletivo é permanentemente exclusiva neste País.

Freqüentemente, assistimos grandes comoções sociais, o risco do agravamento dessas comoções, além de um serviço deficiente, porque mesmo na Capital da República, nos últimos 30 dias, estamos assistindo sucessivos acidentes com perdas fatais de vida. Então, dentro desse conceito, parece-me que se falou muito bem, quando se constatou certos progressos, certos avanços. Mas hoje temos uma realidade social muito mais forte, que significa – já dizia isto numa reunião que tive com os empresários da área de exportação, e desafio os senhores da construção civil me contestarem – que não há uma só cidade brasileira e aí incluirá até Brasília, porque tive a surpresa de ver morte em Brasília – nenhuma cidade grande, hoje, está resistindo a uma precipitação de 100 milímetros. Quando chove uma quantidade de 100 milímetros, num espaço de tempo pequeno, há morte. No dia em que o Dr. Tancredo morreu, convivi com 31 mortes, em

72 horas, em Salvador, estive quatro noites sem dormir, impotente para resolver esse tipo de problema e pensei que se abusou naquele instante. Mas V. S.^a pode ver que no Rio de Janeiro e em São Paulo acontece isso – tenho muita documentação sobre isso – na hora em que há uma precipitação elevada e concentrada morre gente, no Rio, São Paulo, Belo Horizonte, Recife, Salvador, isso sem falar nas outras cidades.

Confesso que vi surpreso alguns números. Por exemplo, o conceito, que é muito elástico, do que que é o problema da habitação. Evidentemente que se considerarmos habitação alguns pedaços de paus, ou às vezes, outro produto qualquer, onde mora alguém, podemos admitir que o déficit de 700 mil em um determinado tipo de habitação, nos grandes centros urbanos, seja verdadeiro. Mas fora disso, posso afiançar a todos os presentes, que hoje em Salvador, deve haver cerca de 2 milhões de pessoas que praticamente, ficando nesse número de 700 mil, vivem em tais condições de que não podemos dizer que há uma habitação ali, pois a habitação é tão precária, a qualidade é tão nula, mesmo que tenha eventualmente acesso numa determinada distância à água, tem energia em quase totalidade, a maior parte não tem esgoto e assim sucessivamente. Então, coloquei isso porque, todo mundo tem aqui, e se é alguém desavisado, se tem alguém que não entende do ramo, vai pensar que esses feitos brasileiros são uns incompetentes. Mas eles não têm nada a ver com isso! A realidade é outra. Temos aqui um colega Constituinte da Bancada da Bahia, que foi demitido porque aumentou o IPTU. E quando aumentei o IPTU, sofrendo uma pressão política circunstancial, em problema de Situação e Oposição, dentro de minha cidade, tive que fazer quase que uma chantagem – confesso publicamente. Adotei a medida de pegar as 100 ou 200 pessoas mais importantes da cidade e ver quanto eles pagavam de IPTU, porque iriam contestar, fazendo críticas a mim, isso numa cidade de porto como Salvador, que é a quarta cidade do País. Mesmo no Rio e em São Paulo há essa dificuldade. O Prefeito de Curitiba nos confirmou que também usou de malícia, do jeitinho brasileiro, para aumentar o IPTU. Lá a própria Bancada de Vereadores, do Partido, que prega a mudança em todo o País e ganhou as eleições em todo o País, não consegue aumentar o IPTU. Ora, se não aumentamos em Curitiba, onde há uma outra mentalidade, onde há outra concepção, imaginem em Salvador ou em outra cidade! Posso assegurar que recebi telefonema de uma proprietária de um jornal, na Bahia, dizendo, desrespeitosamente, que já havia demitido um Prefeito e que demitiria o segundo! Porque questionava aquilo que V. S.^a falou, o metro do terreno, porque, quem quiser que vá a Salvador ver o que foi o projeto da orla marítima, na hora em que estávamos fazendo aquilo para toda a comunidade, uma proprietária, porque era poderosa, ligo para dizer isso ao Prefeito – Prefeito nomeado. Eu disse a ela que era uma pena eu ser nomeado, porque senão iria ouvir mais do que ouviu. Então, dentro dessa linha acho que a questão do IPTU, a cobrança de imposto, dentro da cidade, é muito complicada, porque as forças políticas da cidade não permitem uma cobrança adequada do imposto. O IPTU é muito difícil. V. Ex.^{as} estão

ouvindo o depoimento de alguém que dirigiu uma cidade, que é a quarta cidade brasileira, que tem outras complexidades, mas que do ponto de vista político tentou. Surpreendentemente para mim fui à televisão ontem, em Salvador – e viajei logo em seguida – e disse que nesta Subcomissão uma das coisas que estamos defendendo é a questão do uso social da propriedade na área urbana. E do estúdio da TV ao aeroporto terminei sendo questionado por três pessoas, duas no avião, que me perguntaram: "Qual é a sua Manoel? Você está jogando para a platéia. Está defendendo isto? Que negócio é esse, você que é um homem apoiado pelo setor privado, defendendo essa tese? Que absurdo! Onde é que está o absurdo? Estamos defendendo uma questão que sabemos, conhecemos e vivemos permanente, que é essa questão exclusiva das cidades crescendo em condições desumanas. A qualidade de vida mudou. Claro que sabemos que no Brasil temos problemas de emprego, sabemos que essas pessoas, eventualmente, não podem pagar os preços das valorizações aqui colocadas. Mas a questão fundamental, a meu ver, é de que, efetivamente, essa faixa abaixo de três salários mínimos ou até menos, porque quem ganha um salário mínimo, formalmente, já é alguma coisa temos que buscar uma solução para ela. Não sei qual é a solução. E não pode ser colocada, que é só uma solução do Estado. Vamos cuidar do mercado. Concordo com a divisão entre o mercado e o social. Mas é uma questão de todos nós, o social também não é questão só de governo. Se V. Ex.^a tem essa convicção que aqui declararam com relação ao IPTU, tem que ajudar para que os prefeitos de todas as cidades não tenham a formidável oposição que têm para aumentar o IPTU. O problema da contribuição de melhoria é grande. Muito se fala em contribuição de melhoria, mas ninguém cobra e não cobra não é porque não queira. Não cobra porque há uma avalanche, porque o poder é desproporcional. Quer dizer, como o sujeito não pode brigar com o ministro, que é todo o poderoso, não pode brigar com o governo central, não pode brigar com o governador, ele briga com o pobre do prefeito e o prefeito que se dane, porque não vai resolver o problema da Contribuição de Melhoria. Então, dentro dessa visão, a minha intervenção foi muito mais conceitual, porque às vezes as coisas aparentemente simples não estão envolvendo as questões efetivamente importantes. Quer dizer, temos que buscar uma solução e quando vejo o setor da construção civil, como um todo, vejo inclusive um segmento que pode e deve empregar mais intensivamente. Concordo que estamos vendo esse setor como uma solução. Inclusive, temos que buscar caminhos para que essas pessoas, que não tenham renda, venham incorporar-se a esse sistema. Mas a realidade nem sempre é compreendida, e não adianta se falar bonito em cima quando em baixo a realidade é outra. É que o problema da especulação – em toda cidade tem isso – na hora em que avançamos, que atingimos pontos extremos, aquelas áreas que antes eram periféricas e hoje deixaram de sê-lo, as populações que ali estão são afastadas pelo aspecto da valorização. E aí passamos a ter um custo que não tinham anteriormente, que era o problema de transporte. É claro que o problema dos terrenos vagos – ninguém

está dizendo: "vamos acabar com os terrenos", mas vamos dar um uso mais imediato.

Dentro disso é que queria chamar a atenção para mais dois aspectos: um deles sobre o qual não ouvi falar, e que nós que convivemos com o setor sabemos que a realidade brasileira é muito precária, é no que diz respeito ao problema da normatização. Essa foi uma coisa perseguida em 20 anos de existência do BNH, essa é uma coisa que todos cobramos, questionamos e que é uma área onde poderia haver uma contribuição significativa para a redução dos custos operacionais. Evidentemente que há um outro ponto aqui tratado e que gostaria de voltar a ele, não é fácil evidentemente que tudo é difícil em certas direções. Mas, talvez, mais complicado do que a contribuição de melhoria, ou do próprio IPTU, pela sistemática de cobrança, pela formação cultural de nosso povo, talvez essa tese sobre a qual temos nos debruçado – até ficamos surpresos de ver falado até pelo próprio setor empresarial, de se estudar certos esquemas que têm a ver com problemas da segunda residência, que têm a ver com segundo, ou terceiro terreno dentro de uma linha que esse imposto seja progressivo, não 70 ou 80%, mas que seja diferente, mas que seja por exemplo, impedida. Porque a realidade do BNH, algum tempo atrás, é que às vezes faltava recursos para financiar um projeto, tipo INOCOP, um projeto de classe de renda mais baixa, mas, no entanto quantos são os mutuários neste País, de faixa de renda média, que têm dois, três financiamentos: tem o financiamento do BNH, da Fundação, outro do Banco do Brasil. Quer dizer, termina um grupo reduzido de pessoas se beneficiando. Depois é muito simples, em nossas grandes cidades há uma circunvizinhança, que é área de lazer. Então aquela sistemática de exigir para efeito de financiamento, quantas vezes nem é observada, que seja de outro município. Em Salvador é muito simples: Lauro de Freitas, o aeroporto, já está em outro município. Então todo mundo tem uma casa em Vila do Atlântico, em todos aqueles empreendimentos imobiliários formidáveis na orla marítima de Salvador e tem em Salvador. Em ambos estão sendo financiados pelo BNH. Entretanto não há recursos para formular o problema o INOCOP. Então, é claro que dentro dessa linha de negociação, referida pelo Dr. Moacir Gomes em relação aos Estados Unidos, estamos buscando uma legislação. Todos nós estamos interessados de examinar certas compensações. Isso implicaria também em criar certas implicações com a participação do setor da construção civil, para habitação de baixíssima renda, para quem recebe até 3 salários mínimos e onde dependemos da competência, da criatividade mas, sobretudo, da sensibilidade.

Salvo evidentemente o problema da normatização, da padronização, da tecnologia que não foi aqui referida em nenhum momento – incorporarmos a tecnologia – o setor da construção civil no Brasil, de grande porte, concorre internacionalmente com grandes empresas americanas, européias, russas, para projetos de grande porte. Sabemos que há uma disponibilidade de tecnologia que não é utilizada para a área de habitação.

Mas fiquemos, principalmente, nesses conceitos mais genéricos em relação à questão tribu-

tária, em relação à participação empresarial nesse segmento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Dr. Moacir Almeida.

O SR. MOACIR GOMES ALMEIDA:

– Tenho a impressão de que cada vez mais nos aproximamos à medida que falamos. Fazendo um pouco de propaganda no papel, que vai ser distribuído, eu peço que um técnico leia, porque em quase todos os problemas apontados há uma base estrutural para vir a solucionar nos próximos 10, 20, 30 anos. Nada vai ser resolvido amanhã nem depois de amanhã. Nos próximos 30 anos isso poderá acontecer.

A partir do sistema de cidades, na medida em que todos tiveram que ir para as cidades atuais, o problema agrava-se cada vez mais. Ele é exponencial: à medida em que vai ficando mais longe, cresce ao quadrado o processo de deslocamento dentro das cidades – o sistema de utilização do território nacional, o sistema de cidades médias e pequenas – de modo que a migração é absolutamente inexorável do campo para as cidades. Os Estados Unidos têm 3% da sua população no campo, as pessoas moram nas cidades e vão trabalhar no campo. É inexorável, tem que ser tratado.

Alguém perguntou se a reforma urbana era necessária. Ela é absolutamente necessária. Precisa haver até um nível de qualidade satisfatório nas cidades dentro de 30 anos. Vamos pensar dentro de 30 anos; sistema de cidades pequenas e médias e todo aquele jogo de impostos e de investimento para redirecionar o crescimento econômico do País.

O problema de normatização. O que temos assistido nos últimos anos é o oposto da sua pregação. É uma elitização com exceção de São Paulo, em que o Prefeito Setúbal, que no final fez uma bela reforma do Código, todas as cidades que conheço estão crescendo nas exigências das suas normas; seja de elevadores, seja de construção, seja de ar condicionado, eletricidade, desconhecendo que o brasileiro é pobre aumentam-se as exigências construtivas e, portanto, afastam-se as populações para a periferia. É muito ligado aos Códigos de Obras, aos códigos de exigências mínimas de equipamentos, materiais de construção, etc.

Lembro que é possível tudo isso ser feito, mas não parece muito produtivo, porque põe em nome do filho, em nome da mulher, etc. Na Alemanha, em que todo mundo conhece todo mundo, talvez seja mais fácil. Mas não é de se rejeitar a idéia do Lúcio, que não me tinha ocorrido. Mas não é fácil de se implantar. Desde o início do plano se viu isso.

O problema de 1 a 3 salários mínimos. O Brasil é pobre. Vamos ver se dentro de 30 anos deixamos de ser três pobres; que pelo menos dobre a renda **per capita** nos próximos 20 anos; aí os problemas começam a ter solução natural. A solução natural para habilitação das camadas mais pobres é normalmente a ascensão de todas as camadas; vão-se criando camadas que podem pagar, de 5 a 10 salários mínimos e vão-se liberando as habitações hoje utilizadas por essas camadas, às quais as mais pobres vão tendo acesso;

porque elas têm como prioridade não a casa onde morem, mas a comida que não têm, o emprego que não têm, a educação para os filhos.

Nas pesquisas feitas nas favelas do Rio de Janeiro, na hierarquia das preferências, a habitação, sair do barraco mesmo, era terceira ou quarta prioridade. Primeiramente vem a comida, a educação dos filhos, segurança e o emprego. Só depois é que vinha a mudança da casa. São muito pobres, moram muito mal, mas na hierarquia deles a casa não vem em primeiro lugar. É o problema da pobreza nacional. Em Salvador é ainda mais agudo o problema. Somos pobres e não temos mágica para fazer. Pensando em 30 anos, começa a aparecer a solução; pensando em 5 anos, só tenho desespero.

O problema do vale-transporte. Só **en passant**, mas a dificuldade do vale-transporte, que me parecia uma idéia boa e depois vi que dificilmente funcionaria, é que as empresas iam começar a dar preferência às pessoas que morassem mais perto. Não é simples a idéia do vale-transporte. Há outras formas de ajudarmos as populações distantes. E volta o sistema fiscal a funcionar.

Quanto ao IPTU e Contribuição de Melhoria. Realmente faz-se um aeroporto na cidade e as pessoas dizem: "Olha a falta de consciência". É necessário assessoria aos municípios e esclarecimentos no sentido de conscientizar as comunidades urbanas da necessidade e nada melhor para conscientizar do que a aliança com a indústria imobiliária. Os chamados especuladores, de repente, são os sujeitos que querem pagar IPTU, que querem pagar a Contribuição de Melhoria, que querem que se usem os lotes em zonas urbanizadas, onde estão ociosos, enfim, toda aquela série de medidas, que estão neste documento. Aí começa a haver uma consciência nessas classes dominantes e que realmente tem poder sobre as assembleias legislativas estaduais e municipais, de que se, afinal, se a indústria imobiliária e uma parcela grande do empresariado prega isso, talvez não seja tão ruim. Não vamos rejeitar. Vamos examinar. Aí a aproximação se dá, como estamos fazendo aqui. Afinal, não divergimos tanto. A cobrança do IPTU, que é absolutamente essencial, a Contribuição de Melhoria, que a meu ver é uma espécie de Imposto de Renda sobre a valorização das cidades, torna-se aceitável pela comunidade local.

Penso que é abdicação da democracia queremos remeter para o Governo Federal esse problema. É difícil para o Prefeito, é difícil para a Câmara, mas é lá que tem que ser a batalha. E a prefeitura que não der nada para a sua população dane-se: todo mundo muda para a prefeitura vizinha. Cinco anos depois o novo prefeito vai conseguir aprovar aquela medida que antes foi rejeitada. Num processo de 30 anos, não é de 5 anos, vai-se ver as prefeituras criando seus impostos, apoiados pelas elites das cidades, em benefício daqueles que são mais pobres e numa escala sucessiva. E um processo de longo prazo. Tudo passa a ser viável, nunca de repente, mas a longo prazo e com o apoio das classes dominantes. Vamos deixar isso claro: é preciso o apoio das classes dominantes. Não precisa ter medo de que criando esses instrumentos fiscais que estão aqui, elas estarão abdicando. Não. Estão melhorando o processo. Essa é a grande luta da indústria imobiliária

em prol das prefeituras para que elas possam atuar como foi previsto.

O problema da chuva. Tenho a impressão que é muito ligado à pobreza geral, é lamentável, acontece em todo lugar. Mas é o mesmo problema: é preciso ter dinheiro; sem dinheiro não se faz nada. É preciso que o povo fique mais rico para poder cobrar imposto. Pensando em 30 anos, encontramos a solução. Pensando em poucos anos, não vemos solução. Mas vamos juntos criar mecanismos que, respeitando o nosso sistema de democracia política e de economia de mercado, dêem às municipalidades os recursos de que elas precisam. A União delegue a eles a reforma urbana que me parece essencial.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Denizar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENIZAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, Srs. Conferencistas, Srs. Constituintes:

Eu tinha algumas considerações a fazer e quero fazê-las rapidamente, para que outros também possam falar.

O Dr. Tibério César Gadelha falou a respeito do Fundo Rodoviário. Nós, rodoviaristas, consideramos da máxima importância que isso realmente seja um instrumento da Constituinte. Não pode deixar de constar da nossa Constituição que determinados fundos específicos sejam determinados para determinadas obras específicas. É o caso das nossas estradas. Já convivemos com isso e se hoje temos 85 mil quilômetros de rodovias asfaltadas foi graças à Lei Joppert. Vamos defender isso e apresentamos uma proposta à Constituinte nesse sentido; que volte tanto o Fundo Rodoviário, como volte o Fundo Portuário, como voltem outros fundos e acabemos com o caixa único.

Foi dito aqui que a fundo perdido se construiu muita rodoviária. Foi um erro grave que o Governo cometeu, porque essas rodovias foram construídas com um imposto chamado ISTR – Imposto sobre Transporte Rodoviário. Veja V. S^a a injustiça que foi praticada. O transporte rodoviário de carga entrava com 85% do imposto e o transporte rodoviário de passageiro entrava com 15%. Entretanto, fez-se centenas e centenas de estações rodoviárias e não se fez um terminal de carga até hoje. Veja V. S^a como é mal administrado este País, em termos de recursos. Agradecer por termos tido uma lição com os mestres e professores, aqui, a respeito de urbanismo, porque esse não é o nosso forte.

Temos algumas considerações a fazer. O Dr. Moacir disse que na Alemanha a segunda casa custa 70% mais caro...

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Quem disse isto foi o Lúcio Assumpção.

O SR. CONSTITUINTE DENIZAR ARNEIRO: – Desculpe-me o Lúcio Assumpção disse que na Alemanha é 70%. Não é só na Alemanha. Na Romênia, também. E a Romênia é um país socialista, comunista. Não é proibido ter duas casas. Só que a segunda casa é altamente taxada e a segunda casa é sempre à beira do Mar Negro. Não é porque a pessoa seja comunista que ela deixa de ter os mesmos vícios do capitalista. Ele gosta de conforto e quem tem condição assim

o faz. Eu conheço, porque tenho um amigo e já o visitei na casa dele à beira do Mar Negro.

O caso da Alemanha e também o caso da Romênia talvez seja porque as leis sociais, lá, garantem uma velhice tranqüila e as pessoas não precisam se preocupar, como se preocupavam os portugueses antigamente, aqui, quando a sua economia era feita numa casa, duas casas, três casas, uma vilazinha, para no fim da velhice ele ter o aluguel das casas. A pessoa ficava no balcão o tempo todo, vendendo a sua cachaça, o seu pão e com aquela economia ele construía uma pequena vila de casas lá em Vila Isabel, depois ele teve que ir lá para Madureira, depois teve que ir para Campo Grande, porque aí o dinheiro não dava para construir e ele foi indo para longe.

Então, como o Dr. Moacir Almeida disse, somos um País pobre, somos um País miserável e só o tempo vai fazer com que voltemos à realidade. Mas a minha preocupação não é essa. A minha preocupação é que as poucas estatísticas que temos dizem que o Brasil tem 30% ainda da sua população no campo. Não sei se esse dado está certo. Os Estados Unidos, segundo informações que tenho, têm 4% da sua população no campo e 8% que vive do campo, mas não mora no campo. O resto está todo na cidade. Não adianta levarmos a televisão, porque eu achava, alguns anos atrás, que se levássemos eletricidade, saneamento, televisão, para o campo, a pessoa ficava lá. A prova que não acontece isso é que nos Estados Unidos a pessoa tem todos os recursos no campo e não fica lá. Ela quer ficar na cidade. Então, cabe a nós, Constituintes, preparar esta Constituição para darmos condições às metrópoles, às grandes cidades de se prepararem para um fluxo maior de brasileiros que vêm aí. A Alemanha, com 60 milhões de habitantes e do tamanho do Estado de São Paulo, tem esse problema. Nós não temos esse problema, porque temos oito milhões e quinhentos mil quilômetros quadrados e temos 130 milhões de habitantes. Poderíamos fazer o que fizeram os Estados Unidos; em vez de crescerem verticalmente, eles cresceram horizontalmente. Teríamos que fazer também aquilo que foi dito. Construiu-se Belo Horizonte, projetou-se Belo Horizonte e o centro de Belo Horizonte é excepcional, é espetacular. Em termos de condução é fácil a movimentação dentro de Belo Horizonte. Mas quando começou a sair um pouco fora de Belo Horizonte, começaram a diminuir a largura das ruas e as dificuldades aumentaram. Então, o que está faltando é planejamento. Não se pode deixar de fazer planejamento em hipótese nenhuma. Mas aceito também o que V. S^a disse de que, na Itália, se convive com ruas de 1 metro de largura.

Apreendi muito aqui hoje em termos de urbanismo. Quero agradecer aos professores que aqui estiveram. Vamos nos debruçar na nossa nova Constituição para ver se conseguimos conciliar todas essas coisas para que dentro de 30 anos possamos ter um Brasil melhor e mais rico. Muito obrigado.

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Mas Sr. Constituinte Denizar Arneiro, é preciso começar a fazer hoje, para que daqui a 30 anos tenhamos resultados. Há 12 anos saiu o primeiro documento. Doze anos se passaram e nada se fez. Andamos para trás. É preciso que façamos no

País que temos, o que queremos ter dentro de 25 anos ou 50 anos. Desde já deve-se começar a promover em macro-perspectiva.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Luis Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUIZ ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, falo na condição de eventual Presidente da Câmara Brasileira da Construção Civil e um pouco na condição de Constituinte.

Eu gostaria, inicialmente, de enaltecer as exposições aqui feitas pelos diversos colegas, algumas com pontos de vista não iguais, é preciso que se diga com toda clareza, até porque dentro desse espírito democrático de discussão que é implícita e que é ínsita na própria discussão constitucional, não ensaiamos nada. Cada um veio com seus pontos de vista para aqui trazer livremente ao debate.

Temos que reconhecer que, em termos de finalidade e de meta, estamos absolutamente concordes e tenho repetido isso em quase todas as reuniões desta Subcomissão, de que não só nós, mas certamente não menos de 130 milhões de brasileiros desejam a mesma coisa. Quantos aos instrumentos – eu vi a angústia de diversos companheiros desta Subcomissão –, o que vamos fazer concretamente para marcharmos na construção dessa finalidade? Creio que a Câmara Brasileira da Construção Civil está dando um pedaço dessa contribuição que reputo da maior importância.

Não vou fazer análise do que os companheiros disseram e certamente nem teria qualificação para fazê-lo melhor, mas sobretudo nas discordâncias que aqui foram externadas, é importante que se assinala para uma reflexão maior dos meus companheiros Constituintes. Discordo sobretudo do que o Lúcio Assunção disse e ele disse, como uma caricatura quase, quando menciona que Curitiba tem 70% de áreas vazias. Claro está que isso é um bem, o que ele quer dizer com isso é que é importante que hajam áreas vazias nas cidades para que as pessoas, dentro das leis de mercado, possam ter opção de compra, mas nunca 70% da área de uma cidade, com investimento feito, num País extremamente pobre, isso não seria conveniente.

Creio que o Lúcio Assunção, numa segunda reflexão, haverá de entender que os instrumentos fiscais que se ponham como progressivos, inclusive em termos de impostos, não vão inibir nem vão aumentar o valor dos terrenos. Pelo contrário: na medida em que você saiba que a cada ano que você fique o Imposto Predial que você pagar será maior. Até podermos chegar a um ponto em que o valor do imposto não será maior do que o de qualquer outro terreno, certamente ele vai se descartar e vai aumentar a oferta, e é dentro desse espírito que está nas propostas que o Moacir Almeida aqui colocou. Não é um conflito, Lúcio. Ninguém quer que não haja terrenos urbanizados, porque se não houver em abundância, mas não superabundância, vamos ter um problema caótico em termos de equilíbrio de classe média.

Tem um outro inconveniente que o Constituinte Raul Ferraz não mencionou: se se tem muito terreno urbanizado, parado, as pessoas são jogadas para a periferia, aumentando o problema de trans-

porte, que não é conveniente nem com o funcionamento da cidade, nem economicamente e nem em termos de perda da população. Certamente, e eu te conheço bem, Lúcio, sei que você não quis afirmar esse tipo de coisa.

Quanto a segunda casa, precisamos ter muito cuidado. Se a segunda casa, como foi mencionado pelo Constituinte Denisar Arneiro, for para poupança, para aluguel, ela está cumprido um papel social da maior importância e temos que incentivar, inclusive em termos de financiamento do BNH. O que as pessoas não perdem de vista é que já tivemos superabundância de recursos em termos de financiamento. O BNH conseguiu tirar o clientelismo que existia neste País, antes da sua existência, quando só tinham acesso aos financiamentos da habitação os amigos do rei. O financiamento da Caixa Econômica era destacado e decidido pelo Presidente da República. Só os amigos e os amigos dos amigos do Presidente conseguiam, porque era um presente que se dava, sem correção monetária. O BNH democratizou o acesso à casa própria em termos de possibilidade de financiamento. Tivemos superabundância de recursos durante largo tempo do sistema, sobretudo na fase recessiva. Nada mais lógico que permitir que as pessoas comprassem a segunda, a terceira e a quarta casas até se quissem, desde que não fosse para deixar estagnada, mas à disposição da sociedade em termos de aluguel, porque é assim que vamos fazer o equilíbrio da casa de aluguel, que vai sempre existir como importante, embora a nossa vocação seja a prioridade da casa própria.

O que o Prefeito de Salvador também quer dizer com isso, certamente, ele explicitou, é que não vamos dar financiamentos a duas, três casas para uma pessoa, quando não tiver o suficiente para a primeira casa daquele que deseja casa própria. Mas, eventualmente, é preciso que a legislação tenha essa flexibilidade de permitir que se avance na possibilidade da segunda casa.

Eu gostaria de mencionar, em termos de tecnologia, discordando, aí sim, do Prefeito, que detemos tecnologia igual à de qualquer parte do mundo. Quando o Moacir Almeida mencionou em termos de Estados Unidos, que se constrói do mesmo modo, ele estava se referindo à camada da população de classe média. Mas para a classe de baixa renda, quando chegamos a produzir 600 mil unidades, em termos de sistema financeiro da habitação, nós trouxemos tecnologias as mais diversas possíveis. Tivemos insucesso em alguns processos construtivos como, por exemplo, o bloco armado, a alvenaria armada, no Rio Grande do Sul, que não se adaptou ao clima, mas tivemos diversos tipos de construção e a capacidade empresarial é muito grande.

Agora, nós perdemos um pouco porque passamos de 600 mil unidades para 100 mil unidades hoje, e para retomar isso, nós não vamos produzir 600 mil unidades nem que houvesse recurso ilimitado.

As empresas que produzem materiais de construção têm que se voltar a organizar para produzir e todo o setor realmente ficou descompassado, como ficou no setor rodoviário e em todas as outras frentes. Agora temos condições tecnológicas para isso.

Agora o substantivo do que aqui foi posto, eu só discordo do que o Moacir disse, numa coisa que a casa não é um desejo muito grande do nosso homem mais desprotegido ou que não é prioritário.

Eu até diria que antes da alimentação sim, agora se você vê esta pressão de invasão, se você considerar apenas esta casa com condição mínima, mas a casa invadida num terreno de periferia, porque ele tem que morar na cidade para poder sobreviver, pelo seu pequeno salário e a mulher trabalhando como empregada, este é um impulso irresistível, eu diria que somente abaixo da alimentação. Eu não tenho a menor dúvida disso. No Rio Grande do Sul, agora, a invasão foi irresistível; tomou-se conta de unidades porque as pessoas querem morar não com a casa pronta, nova, como você mencionou, mas aquele núcleo inicial onde ele tem água e esgoto para poder ter uma condição mínima até de ter o direito à saúde.

Quando se diz que o Governo não aloca verba para habitação é uma das coisas que tínhamos que pensar duas vezes porque alguém questionou isso. Realmente você vê em todas as receitas orçamentárias para a educação – que é importantíssimo, mas está em escala de prioridade abaixo do que habitação – aplicação de 13% dos impostos federais e 25% do nível estadual. Na habitação tem literalmente, sabe quanto? Zero, porque o BNH não é dinheiro do Estado, eu tenho repetido aqui e volto, de vez em quando, a mencionar isso; são recursos privados.

Eu discordo quando se diz subsídio através do BNH e o Lúcio diz que se prescinde do BNH. Não se prescinde do BNH. É um sistema financeiro de habitação para nem compatibilizar a classe média-média, nem a classe média baixa, nem a classe de baixa renda. Você tem que ter um sistema de financiamento como em todos os países desenvolvidos do mundo: é um sistema de financiamento com juros tabelados e que você não vai ter subsídio, e o Governo precisa também ter para a classe de baixa renda, mas que seja auto-alimentado, que era o sistema construído pelo BNH. São 4 milhões e meio de habitação, pois veja bem, a carência, segundo os números piores, é de 4 milhões, nós, com o mesmo esforço que o sistema fez, acabaremos essa sub-habitação toda em prazo mais curto e, segundo os dados de Moacir e alguns critérios outros não chega nem a 2 milhões e meio.

Portanto, é imprescindível que haja esse sistema. Porque a classe média não tem poupança para pagar uma casa a vista e nem o sistema produtivo tem condições de financiar em 25 anos, porque não tem capital para isso, como foi mencionado.

É indispensável reconstruir um sistema financeiro de longo prazo com juros tabelados, com redistribuição interna de renda, como mencionou o Moacir, os que podem mais têm direito a acesso aos recursos, não é iníquo e não é errado – deles têm direito, pagam um juro mais alto para que os mais pobres possam, pagando juros mais baixo, conciliar o valor da sua renda com a prestação. E até porque esses recursos pertencem às camadas mais privilegiadas. As cadernetas de poupança, 80%, é da classe média, média para cima, portanto, eles têm direito a uma fatia, como contraditoriamente se quis condenar aqui no País.

Agora, vale ressaltar o seguinte; o IPTU não está dando para cobrar? Vamos juntar toda a classe construtora para ajudar os prefeitos a ter os impostos, tirando dos ricos, mas, não vamos criar instrumentos aleatórios de que, para viabilizar recursos tem que resolver problema – que não é 5%, que é do terreno nu – fazendo uma construção que ninguém há de deixar de pagar, mas pagar em 20 anos. O Terreno seu é uma coisa que não representa nada no problema de habitar. Em si, o terreno nu é nada, porque o custo, eu insisto nisto, é urbanização, é a casa, é o transporte, é a escola, é a infra-estrutura como um todo, que custa mais de 95%. E todas as propostas aqui, de segmento sociais ditos mais comprometidos com a justiça, é na linha de que temos que mudar.

Esse desejo, esse anseio do brasileiro, dos 130 milhões, para ter direito a propriedade privada a fim de tirar de uma pessoa isoladamente quando você tem que tirar é da sociedade, dos mais ricos que, normalmente, nem são os que têm o terreno na cidade, são aqueles que estão vivendo até emprestando em outra coisa que não tem necessidade, nem deseja o terreno próprio.

E esta viabilização de recursos do município, colocação de recursos dentro da Constituição, já e agora, e nas leis complementares depois de amanhã, por nós mesmos que somos Constituintes, é que são os instrumentos indispensáveis para de modo não demagógico, para de modo definitivo macharmos na direção que não é para hoje, não é para amanhã, não é para um espaço de 10 anos, mas de décadas, nós mudarmos a nossa mentalidade e construirmos um país onde as cidades tenham condição de vida melhor.

Quero ressaltar, e dar muito destaque a isso, porque se Curitiba não conseguiu aumentar o seu IPTU; o Prefeito disse: "Eu fiz um artifício, enganei os Vereadores, porque neste ano não aumentei, mas vinculei, por um artifício, que a partir do ano que vem eu vou ter o retorno do IPTU pleno.

IPTU progressivo, dentro da zona de impulso que a cidade precisa, é importante, como importante também é a Contribuição de Melhoria que tem que ser muito bem analisada.

Acho que esses documentos que aqui estão postos certamente vão merecer uma reflexão dos meus companheiros da Assembléia Nacional Constituinte, vão dar uma contribuição efetiva para nós sairmos do problema da questão urbana, em termos definitivo.

O SR. LÚCIO ASSUNÇÃO: – Eu não falei que era contra o BNH; falei que era contra o Governo, no setor mercado.

E claro que nós temos um sistema de financiamento para o setor mercado, segmentos que têm solução de mercado.

Então, a palavra certa é que não precisamos de recursos orçamentários ou subsídios para implementar a solução de mercado; precisamos sim, do sistema financeiro.

Quanto à questão de Curitiba, realmente eu sei como caricatura porque essa foi a informação dada pelo Ministro, em Curitiba, e como disse aqui, tenho certeza que é uma meia-verdade. Não posso acreditar que exista 70% na cidade de Curitiba, ele falou 60%, com capacidade ociosa. Mas

os empresários que tivessem feito isso já teriam falido há muito tempo.

Certamente, o que ele quis mencionar foi aquela mesma coisa do Planbel de Belo Horizonte: existem dezenas de áreas com apenas a planta aprovada mas sem nenhuma condição de habitabilidade.

Então, insisto mais uma vez que é uma questão que estamos divergindo aqui, dos tributos, em que há uma análise errada do problema onde você quer misturar soluções do mercado com soluções sociais.

Então, onde há a necessidade de uma interferência nas soluções sociais. Nas soluções de mercado o que temos que fazer é aumentar a oferta e reduzir a procura. Então, o imposto progressivo. Se há uma procura muito maior do que a oferta, ela vai ser repassada ao custo. Evidentemente, a menos de algum exagero, chegar a 100%. Aí nos estariamos provavelmente caindo na caricatura, porque aí seria uma desapropriação disfarçada. Mas, dentro de limites reguláveis, dentro de limites possíveis, esses tributos progressivos seriam obviamente repassados ao custo, e estariam onerando a nós, construtores. Iríamos pagar mais caro. A oferta é menor e pode sustentar 1, 2, 3 anos, talvez não ele, mas um outro capitalista possa fazer isso e, no fim o imposto progressivo vai ser pago por nós e por nossos consumidores.

Então, acho que essa questão decorre exatamente de se misturar soluções de mercado com soluções sociais.

O SR. MOACIR GOMES DE ALMEIDA: – Estou sofrendo aqui, você que pode imaginar Lúcio, mas, não é possível deixar de esclarecer um pouquinho mais, porque acho que concordamos. Pela maneira que você explica parece que discordamos. Vamos tentar ver.

É óbvio que seria preciso aumentar a oferta e diminuir a procura. Quando se trata de terrenos e aumenta o imposto que o cara vai pagar no ano seguinte, no outro ano, você está contribuindo para aumentar a oferta de terrenos ao mercado; na área agrícola é a mesma coisa; logo tende a baixar o custo do terreno. Então o IPTU sobre terrenos, de acordo com o planejamento urbano da cidade, para que a malha seja mais utilizada, faz baixar o preço do terreno e não subir, porque é oneroso mantê-lo. Então usando o mesmo raciocínio da curva da oferta e da procura, que não vamos esquecer, você está aumentando a oferta e reduzindo o preço. É claro que você pode atuar também em cima da curva da procura; na medida em que você taxa a busca de uma segunda habitação você reduz a demanda por terreno, ambos os fenômenos que você falou são, de fato, verdadeiros.

Outra coisa que também gostaria de pedir desculpa, para chamar a atenção, é muito ruim, em termos de Constituição, separar soluções sociais e soluções de mercado.

Se nós vivemos numa sociedade que queremos capitalista, capitalista de objetivo social, ela é uma sociedade integral, ela vai utilizar os mecanismos do imposto, o mecanismo da atuação do poder público, os vários mecanismos do sistema de mercado para que as coisas nasçam no sentido desejado nos próximos 20, 30 anos. Então as

soluções sociais de mercado são uma só, não são duas e, na medida em que separamos, nós começamos a fazer a mente confusa porque, de fato, é um todo, elas se intercomunicam. Eu sugiro que não façamos essa distinção e que tudo seja social. Nós temos um sistema capitalista de objetivo social, então tudo é social. Vamos utilizar isso e não tentar distinguir como se fosse um conflito que não há na verdade. Essas são as duas ponderações que eu queria colocar. Eu tenho a impressão que o acordo é tão grande e nós estamos tão próximos de tudo, o Ponte expôs tão bem a coisa, que agora é caminhar para aquilo que é preciso reformar, em nível de Constituição que não são muitas coisas, que temos examinado com o Deputado Ponte e vimos que não é grande coisa, e depois, em termos de leis complementares e leis ordinárias, num arcabouço institucional para, automaticamente, dirigir o crescimento do Brasil na direção que nós queremos. Eu acho que, no final, haverá um acordo muito amplo sobre o que fazer.

O SR. CONSTITUINTE LUIS

ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, essa separação, realmente, das duas coisas, é muito perigosa, porque é outro ponto de discordância que temos que deixar aqui desnudado. Quando você fala a solução de mercado, mesmo para solução de baixa renda, nós advogamos que haja participação da empresa privada na realização dos investimentos porque há maneira mais econômica de fazer. Só que aí você tem, sim, um subsídio, que é o recurso de que você fala, como recursos fiscais; é o subsídio; quem vai pagar a urbanização é o Governo eventualmente. O Governo vai até subsidiar no carnê da prestação do mutuário um x e, ele fica sabendo: "sociedade brasileira, os mais ricos estão me dando x para eu ter a minha casa." Agora essa igualdade de tratamento, inclusive quando for promovido diretamente pelo setor público, através de concorrência pública em sistema de COHAB, dá o mesmo tipo de benefício que ele está dando para o mutuário, dá para o setor privado, se ele também quiser disputar com o próprio organismo governamental. Isso é imprescindível, porque aí é que completa o que nós defendemos como melhor para a sociedade, que é a economia de um mercado como um todo. E tem a economia de mercado na concorrência pública. Os empresários vão disputar, dentro da economia de mercado, quem é que vai fazer loteamento mais barato, quem é que vai fazer as casas sociais mais baratas. É através de empresários que devem ser feitos. A dúvida é essa, Lúcio: precisa-se de recurso governamental, porque quem ganha até três salários mínimos, e aí sim, não tem condição de compatibilizar o valor de uma prestação, se não tiver uma parcela de subsídio da sociedade para com a sua renda familiar. E por isso tem que ter recursos governamentais subsidiados, mas limitados até aí, e não se fazer a loucura quase fez no País e, eu repito isso, e vou fazer uma proposta para retirar uma parte disto, é de dar subsídio a quem não precisava, como eu e tantos quantos estão aqui, inclusive, tirando de pobres para dar para ricos que hoje pagam um valor quase simbólico nas prestações. E, ontem, eu estava com um Constituinte que é considerado da ala mais progressista, ele mesmo falando: "A

minha primeira prestação era de 12 salários mínimos e, hoje, eu pago menos de dois". É uma pessoa que já está incorporada nesta tese de que nós temos que, pela Constituição, tirar um pedaço desse subsídio louco para que ele se destine realmente como recursos agora carimbado, sim, para aqueles que precisam desse subsídio.

O SR. CONSTITUINTE MANUEL CASTRO: – Sr. Presidente, rapidamente eu gostaria de fazer duas colocações. Primeiro, meu caro Ponte, quando eu afirmei, pelo contrário, que a indústria brasileira de construção civil competia internacionalmente e não só nas grandes construções. Eu acho que os sistemas de construção de casas populares hoje, e outras construções mais simples, poderiam ser agilizados poderiam ser reduzido o custo unitário. O custo unitário de habitação de baixa renda ainda é alto no Brasil, e nós podemos discutir isso à parte.

Outro aspecto importante, o problemas das normas. Eu moro – é muito chato tratar de assuntos individuais, estou citando este exemplo por que é importante num apartamento financiado, há menos de 12 anos, e todos tivemos problemas de mudar certas peças da casa. Tinha uma determinada janela, num apartamento financiado pelo Sistema Financeiro de Habitação, que simplesmente a especificação dessa janela não tinha nada a ver com o Sistema; para você comprar alguma coisa tinha que fazer encomenda: vidro, alumínio, madeira, o que fosse. Fizeram, também, um sistema de porta, neste mesmo edifício, que é a mesma coisa. Se você for no meu apartamento, no 14º andar, você não encontra uma coisa igual. Agora, quando você sai de um apartamento de classe média e vai para um de baixa renda e o sujeito termina de construir a casa, se precisar de qualquer coisa, ele não consegue encontrar no mercado, ou, então, ele não sabe nem como ir, tem quase que tirar e medir, porque você não encontra. Há uma série de questões, em termos de tecnologia, que podem ser usadas em benefício da própria população.

Outro aspecto contra o IPTU; nós aumentamos o IPTU por exemplo, num terreno hoje numa das áreas mais caras, em termos de terreno vazio, inclusive com um artifício na lei, e também sabemos fazer artifício; a lei dizia que se tivesse qualquer construção, e não explicitava o que. Então o sujeito construía um barraco que fosse e dizia que era uma construção. Nós explicitamos que essa construção tinha que ser proporcional à dimensão do terreno. Mas há absurdos que você não consegue transpor. A legislação de Salvador, por exemplo, no IPTU, a alíquota do proprietário é de 0,7; a alíquota do inquilino é 1,2, pressuposto como no Brasil tudo está na lei, a lei diz claramente que quem paga o IPTU não é o inquilino e sim o proprietário do imóvel. Os Srs. sabem disso. Algum proprietário de imóvel paga IPTU no Brasil? Claro que não! Há até um formulário! Nenhum proprietário paga, só o proprietário da casa própria porque quem tem casa de aluguel quem paga é o inquilino. O proprietário transfere. E, alíquota é diferenciada a favor da pessoa que não tem casa? É um absurdo! Há distorções como essa por interferência do próprio sistema de interesse. Aí é que se coloca, o que falei da compatibilização de interesses políticos. Outro detalhe importante:

quando nós falamos o problema de financiamento, e você disse bem, que o segundo, quando você têm, falta assistência; é que o País não têm linhas de financiamentos. Por exemplo, o problema de impostos que não é um problema de Salvador, é um problema do Rio de Janeiro, é um problema do Espírito Santo, você não tem sequer uma linha especializada. Nós deixamos uma programação com relação a isso, mandamos a todos os organismos federais que cuidam do assunto pedindo isso e não foi concedido. Então, quando houver qualquer acidente por um problema de excesso de chuva concentrada, como já aconteceu numa noite, num acidente morreram mais de 100 pessoas por problema de desabamento. O problema do Espírito Santo: há poucos dias houve uma reunião na Caixa Econômica Federal com o Presidente, nos almoços de bancadas regionais, e o Senador e ex-Governador Gerson Camata citou, para o Presidente Marcos Freire, que esteve conosco, das dificuldades que tinha o Espírito Santo com relação a essa questão e que você não tem como resolver num determinado momento e se nós nos antecipássemos você não só evitava a perda de vida mas dava melhor qualidade de vida. Imagine o drama de uma família passar a noite acordada, no dia em que está chovendo, preocupada com o que vai cair e você não consegue intervir. Há muitas coisas a serem feitas nesse campo que, infelizmente, não estão sendo feitas, meu caro Alberto.

O SR. HUGO ROSAS: – Eu só queria confirmar a questão das enchentes que é um problema realmente. Nós temos tido uma série de calamidades no Brasil, mas não é privilégio do Brasil. Nós temos enchentes em todos os países do mundo, inclusive desenvolvidos, só que as enchentes aqui fazem vítimas e lá não fazem ou fazem menos. Mas isso também é uma questão de planejamento urbano. Acontece que aqui se permite construir em lugares que se sabe, previamente, que são sujeitos e inundações. O que deveria acontecer e seria muito mais econômico ao País? Simplesmente, através de um planejamento urbano, impedir que se construíssem nestes locais e, dessa forma, é muito mais econômico isso do que tentar evitar a enchente. A enchente acontece em todos os países do mundo.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – Hoje não sei, mas quando o prefeito de Curitiba fala em 60%, e parece até exagerado, o número que se conhece, é que os lotes vendidos construíveis, com ou sem urbanização, já eram suficientes há uns 5 ou 10 anos atrás, para dobrar a população urbana. Então, se em média, no Brasil, é preciso dobrar, 50% das cidades não estão construídas, é possível que Curitiba 60, a outra seja 30 mais o número é razoável. Mas é realmente uma barbaridade a quantidade de investimentos já feitos em loteamentos que não são utilizados para habitação.

Quando o Prefeito estava falando aqui, nós lutamos, e o Ponte também, e acho que a união é grande e até talvez pareça estranho que pensemos tão próximo dos prefeitos e das autoridades locais para que, realmente, o problema seja transferido para o local, que as criações de impostos, IPTU, Contribuição de Melhoria, Imposto de Transmissão, vá para os municípios e que cabe ao município enfrentar até os problemas de água,

de enchentes e não recorrer ao Governo Federal, e sim descer a administração a nível municipal, reforçar os municípios, os Estados tirando de Brasília a prepotência que tem hoje. Nisso eu tenho a impressão de que todos estamos juntos. Parece incrível mas estamos juntos, não é isso Sr. Presidente Ponte?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu Gostaria de me penitenciar, porque vim para esta audiência pública achando que ia ouvir empresários que não teriam qualquer proposta que me sensibilizasse e me emocionasse, uma vez que eu venho de um Estado imensamente pobre, o Piauí. Fui eleita por uma cidade de porte médio, em que 70% da população não ganha nem o salário mínimo. De modo que me sinto na obrigação de na Constituição lutar por esse Brasil que vocês aqui definiram, como aquele Brasil real; o Brasil da favela, o Brasil daquele homem que não tem o que comer, daquele menino que vai para a escola sem tomar o seu café, que não tem sapato para ir à escola, que a mãe não pode comprar o livro, que não tem casa para morar. Mas, como disse o Dr. Moacyr, até há muitos pontos de encontro. Ouvi o Dr. Moacyr dizer que a classe dominante deve se despir desse domínio e ajudar os dominados.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – Ou exercer o seu domínio para ajudar os dominados.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Ninguém exerce domínio em favor de dominado. Ou você abre mão do domínio ou você não estará mudando coisa nenhuma. Mas ouvi isso se acho que é um caminho. Também ouvi que deve haver a descentralização do poder, que deve ir para o nível de competência do município, e que lá sejam buscadas soluções.

Ouvi o Dr. Lúcio dizer que devemos buscar soluções sociais. Só que as soluções sociais seriam apenas no plano, digamos, de construção de conjuntos habitacionais, quando eu vejo muito mais além; eu vejo a terra, o solo urbano por mais técnica que nós tenhamos desenvolvido ao longo desses anos, não vamos poder multiplicá-la além de um exponencial: a terra se esgota. Nós temos a terra do planeta e a terra se esgota. Ela não é um bem que possa ser reposto continuamente.

E como podemos fazer uma reforma no desenvolvimento urbano sem as prefeituras e municípios encontrarem os mecanismos? Não concordo que esteja só no mecanismo de tributação, mas nós devemos dar às prefeituras o direito de quê? De terem terras em sua mão para que possam solucionar os problemas de moradia, o problema de assentamento, o problema de construção de equipamento comunitário. Por isso, eu luto pelo direito de preferência; um particular que venda um terreno para o outro que a prefeitura tenha a preferência de adquirir essa terra, entendo que deve haver limitação da acumulação da terra urbana na mão de poucos. Na Constituição nós devemos limitar, não pelo imposto progressivo, mas devemos limitar não permitindo mesmo, seja norma constitucional, que uma mesma pessoa tenha mais do que um número "x" de metros

quadrados de terra. Devemos permitir a estocagem de terras urbanas pela prefeitura para que ela possa fazer seus programas de desenvolvimento, para que ela faça o seu planejamento. Falou-se muito aqui em planejamento. Mas como a prefeitura poderá planejar, se a terra, o terreno está nas mãos de alguns? Seria aquela discussão ociosa e neste momento da Constituição não podemos nos dar o luxo de falar em coisas ociosas, pois devemos conviver com o direito de superfície, com o direito de construir desassociado do direito da propriedade. Então, são "N" coisas que temos que ver. Eu, como Constituinte, quero dizer aos Srs. que não sou contra a iniciativa privada de maneira alguma. Acho que vocês são os construtores do desenvolvimento do Brasil, mas o que temos, aqui e agora, é nos situarmos: que não é só o governo que deve construir o Brasil. O Governo somos todos nós, o Governo é um ente abstrato que criamos para poder nos organizar. O Brasil tem que ser construído por todos nós. Todos nós temos que abrir mãos de parcelas daquilo que detemos em bem daqueles que não têm nada. E é nesse sentido que eu estou aqui e vou trabalhar, que eu vou lutar. De modo que eu achei que ouvi que há pontos em comum. Eu vou me deter nesse documento que o Sr. vai repassar para as nossas mãos. Mas eu só faço um apelo aos Srs.: é de que a construção civil tem que saber que seu papel é importante, mas tem que abrir mão do lucro, tem que repassar esse lucro para redistribuição de renda. Sem a redistribuição de rendas não vamos construir um Brasil diferente. Vocês deixaram de trabalhar hoje, na empresa de vocês, e vieram para cá. Nós não podemos fazer isso sem um sentido. E o Brasil de hoje quer essa mudança e uma mudança não será feita senão for do sentido social, no sentido daqueles que não têm, daquele Brasil que é a 8ª potência do mundo mas que tem uma renda **per capita** mínima. Isso é uma incoerência que não pode persistir.

Este é o meu testemunho. Não tenho nem muita coisa a perguntar, tinha estas declarações a fazer e me posicionar porque este é o momento de todos nós nos posicionarmos, dizer para que estou aqui e por que vou lutar.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – Só uma palavra rápida porque eu acho que a Sr merece. Eu tenho a impressão de que nós estamos muito próximos, mas talvez tenhamos que encontrar aquele ponto em que somos comuns e juntos lá estaremos. Primeiro: a classe dominante abre mão dos seus privilégios? Primeiro ela exerce o poder que tem porque simplesmente tem. Em segundo, ela exerce o poder que tem para até abrir mão de poder em seu interesse próprio. Aí nós concordamos: ela abre mãos de privilégios em benefício da sua própria sobrevivência. Então, todos estamos de acordo quanto a isto. Passamos juntos a trabalhar na mesma linha. O município e a descentralização – estamos todos de acordo. O solo urbano não só a tributação. E verdade. Inclusive o documento fala na aquisição de terras pelo poder público; a lei federal deverá regular a desapropriação, a compra, enfim, várias outras maneiras dos municípios que teriam dinheiro atuarem sobre o desenvolvimento e, até, a desapropriação direi de preferência. Parece-me pouco útil e mais perigoso do

que útil, que se tem dinheiro para desapropriar e o exercício de preferência. A prefeitura vai lá, desapropria e compra. Vamos dar dinheiro à prefeitura para que ela compre. Não precisa de direito de preferência alguma que emperra, simplesmente, sem nenhuma vantagem, embora seja atraente. Parece que ajuda, de fato atrapalha. Se dermos outros instrumentos, que é o dinheiro, quando eu for vender para ele vai lá, compra, acabou e encerrou o assunto. Este instrumento embora, digamos, é um objetivo de nós dois, é o mesmo. A acumulação, em mãos de poucos, realmente na medida em que nós pudermos combater isso e aí o instrumento tributário é muito forte menos o instrumento administrativo que leva à corrupção, à prepotência, à burocratização, a tudo aquilo que nós não queremos num País de 8 milhões de quilômetros quadrados, em que Brasília dita regras para o Piauí. Não tem cabimento isso. É melhor que atuemos por instrumentos indiretos e que ajam sozinhos e não dependam de uma pessoa. Portanto, também estamos de acordo. As estocagens de terra. Há uma objeção técnica para quem vive no mercado; é entrar um especulador de terra, subindo o preço dela. Na medida em que os municípios entram comprando terra, eles fazem subir, como qualquer mercadoria, o preço da mercadoria disponível. Normalmente, isso não é um instrumento desejável, mas ele pode ser utilizado, em certas circunstâncias, em que dentro de um certo planejamento o município desaproprie a terra, não para estocar, não para virar especulador. Nós temos 50% das áreas das cidades loteadas, precisa de mais área ainda? Precisa colocar mais um hiperespeculador, que seria o poder público gastando o dinheiro raro que ele tem para especular em terra?

Parece-me que através do instrumento tributário e da desapropriação vamos chegar a um acordo que a senhora vai ter o que quer, sem precisar forçar as prefeituras a investirem em terra, dinheiro que elas deveriam usar em outra coisa. Planejamento sem a propriedade é perfeitamente possível. Todas as cidades do mundo projetam sem ter a propriedade: fazem o planejamento urbano, das ruas e as coisas vão se desenvolvendo. Nós Estados Unidos as cidades pequenas e médias têm um planejamento muito intenso, e não existe qualquer idéia na cabeça de ninguém, da prefeitura, digamos, investir em compra de terras ou ter a terra para planejar. Ela exerce o poder soberano do príncipe na obrigação de os incorporadores privados obedecerem aquilo que a prefeitura quer. A idéia do planejamento e do projetamento é essencial e está aqui no documento e até mesmo a atuação dos BNH futuros. A meu ver foi uma pena terem destruído o que tínhamos aí, e ajudar as prefeituras a saberem fazer isso, porque é preciso saber planejar para fazer.

Quanto ao direito de superfície dissociado da propriedade já lembrei, isso já existe na legislação brasileira. Desde a Enfiteusa e desde a nossa colônia, o domínio útil e o domínio pleno já existem. Não há necessidade de se criar um novo instrumento. Ele já existe; o direito de construir separado do direito de propriedade do solo, mantida a propriedade privada dos dois. O que é muito perigoso é a dissociação, como uma preliminar

para extinguir o direito de construir transformando ainda uma concessão do Estado. Esta que é uma parte, digamos, negativa do que se chama direito de superfície e, ao mesmo tempo, o que a senhora quer parece-me que quero a mesma coisa, eu tenho impressão que já existe na lei, na Lei da Enfiteusa e existe na lei de construção civil muito esquecida, mas está lá o artigo, que era para utilizar na época as áreas ocupadas pelas linhas de trem nas zonas urbanas, Rio de Janeiro, São Paulo, principalmente. Então já existe e pode ser muito aperfeiçoada e simplificada na linha que a senhora deseja. Continuamos de acordo. Não é contra a iniciativa privada. Também estamos de acordo.

Quanto ao lucro. Eu acho que não se deve abrir mão do lucro. A obrigação social da empresa é fazer o lucro máximo, porque só assim ela cumpre a sua finalidade social. Há médicos que têm que medicar, há dentistas que têm que tratar dos dentes e há empresas que têm que fazer lucro. Então o lucro é da essência da empresa, na hora em que abdica do lucro, ou renuncia ao lucro ela falha na sua função social.

Então, onde é que se casa a empresa querendo fazer lucro com a sociedade querendo participar deste lucro? Através da taxação. Então através da taxação, através das suas várias modalidades, diretas e indiretas, a sociedade participa do trabalho dos empresários. Eu dou duro, ganho dinheiro o máximo que posso, nem um pouco menos, e vem a sociedade, vem a senhora que representa a sociedade e que diz: "muito bem, Dr. Moacyr, o senhor ganhou tanto, mas esta parte o senhor vai entregar para eu fazer estradas, para fazer escola, para fazer hospital, no Rio de Janeiro ou no Piauí". Quer dizer, cada um está fazendo a sua função, eu maximizando o lucro da minha empresa, até vender ações se eu puder, e ele veio como Deputado dizer "Parte do que você ganha me dá, porque quero redistribuir para funções sociais".

Então, até nisso tenho a impressão que estamos de acordo, a minha função é fazer lucro, a sua função, em nome da sociedade, é de se apropriar de parte desse lucro para benefício de outros que não estão tendo essa oportunidade ou não têm esse talento de fazer lucro.

E quanto à mudança, estamos todos juntos aqui para mudar. Esse documento que a senhora vai receber parece-me extremamente fértil até mesmo para um acordo geral em benefício de objetivos que são de todos nós. Veja que acabamos chegando a um acordo.

A SRA CONSTITUINTE MIRIAM PORTELLA: – Às vezes, por uma questão de semântica, acabamos até chegando a um acordo.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – É mais profundidade que semântica.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Sérgio Naya.

O SR. CONSTITUINTE SERGIO NAYA: – Falou-se aqui em encostas, falou-se em enchentes, em soluções de mercado e soluções sociais. Aí passa-se para um terreno um tanto conflitante, falou-se em vale-transporte, falou-se em subsídio.

Como empresário, como incorporador, sabemos o que gera subsídio no Brasil. Dr. Lúcio,

V. S.^a vai me desculpar, mas subsídio é uma regra geral onde chega – o BNH. Como empresário eu nunca vi tanto dinheiro aplicado a fundo perdido e praticamente sem retorno. No fim, terminou o BNH. O que foi uma grande medida. Como empresário posso dizer que o BNH foi o maior cemitério de empresas construtoras no Brasil.

Depois falamos em moradia. O **deficit** é muito maior do que o que se propaga: passa de 10 milhões de unidades. E só ver dados de 6, 8 anos passados, ou 10 anos, o **deficit** que existia e o quanto foi construído e o quanto cresceu este País. O número era falso e continua sendo falso.

Veja V. S.^a só as condições dos favelados, veja a condição de subvida desse povo. Urbanizando as favelas, através de pequenos projetos da CEAG, minimiza-se a situação, mas não é o ideal. Precisa, esse tipo de construção ser ativado na prática, quer através de um MDU, quer através da Caixa Econômica, com critérios a favorecer quem não tem onde morar, especialmente aqueles que moram nas encostas, em quase um mangue, ou palafita, como se diz lá em Salvador.

Depois falamos em IPTU. O critério, acredito, deve ser mais uniforme em todo o País. E com a tabela progressiva à segunda e terceira residências, desde que essas residências não estejam alugadas, certo Dr. Pontes? Porque não pode haver duas, três ou quatro residências, se essa tabela de imposto não for progressiva. Com intuito de renda, sim, acho que aí incentiva a construção, mas ter três, quatro residências não é justo, se não houver uma tabela progressiva.

Outra coisa que queria falar como incorporador aqui, agora a título de sugestão, que fique gravado, talvez eu não tenha oportunidade, junto ao Senador; as exigências das prefeituras são muito desiguais em todo o País, especialmente na obtenção de uma Carta de Habite-se. Há prefeituras, como a da cidade de São Paulo, que exige três ou quatro documentos; agora em outras prefeituras, vão de quinze, vinte e até vinte e dois documentos. O que onera isso em custo é indimensional. Isso é resultado de reuniões e mais reuniões dos famosos tecnocratas porque quando vou procurá-los só os encontro em reuniões; é difícil encontrá-los em disponibilidade, é difícil marcar uma reunião com 24 ou 48 horas – sempre reuniões e mais reuniões a fim de criar dificuldade para quem produz.

Por fim agradeço aos senhores que trouxeram valiosos esclarecimentos para nossa Subcomissão e parabéns a aquele que já pôs vaca a pastar em outras plagas. (Risos.)

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – No anexo que a Câmara vai distribuir, tem a estatística do IBGE. Afinal temos que confiar em alguém, sobre o problema do **deficit** habitacional ao longo dos anos.

São vários os critérios que podemos usar para o número 10. Eu participei, em 1964, do nº 7, e anexeí também xerox da folha do relatório do IPEA, da qual eu participei, em que o número foi optado como 7, porque entre vários conceitos que a ONU recomendava era de interesse o número 7, de modo que, no Congresso, se dramatizasse a situação, e não fosse nem dois, nem três, ou coisa que o valha, nem só nas zonas urbanas. Está lá o número sete.

Guardei esse relatório durante 25 anos. Ai está a xerox do relatório e como é que se chegou ao número sete. Este aqui é atualizado, do censo – de 80, e o PNAD, de 84, dá uma boa idéia da realidade, com certa qualificação. Uma vez que uma idéia da realidade podemos projetar melhor. Acreditem, o número 7, no qual tive uma pequena participação, está junto aqui com a explicação de como se chegou a ele. Esqueçam, não existe, nunca existiu. Para Salvador, por exemplo, não existia, em 1964. Era uma piada dizer, porque Salvador não tinha nenhuma área da cidade com as duas coisas. Então Salvador, para o PNAD, o IPEA de 1964, não existia, mas a opção foi patriótica e nobre. Era preciso aprovar um plano para enfrentar o problema. A Nação estava dormindo, era preciso sacudi-la. Passados tantos anos e preciso rever para se planejar com realismo. É o que quero lembrar. O **deficit**, realmente, não tem nenhuma relação com esses números gigantesco.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Um parênteses. De 1974 a 77 fui Vice-Presidente da Câmara Brasileira da Construção, já se falava em 5 a 6 milhões o **deficit** O Governo se propôs a construir, a seguir, um milhão de unidades por ano. Era a unidade que se falava. E nunca chegou a 700 mil.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – É verdade, tenho aqui.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Talvez ultrapasse a 10 milhões de unidades.

O SR. MOACYR GOMES DE ALMEIDA: – Não. Mas acreditamos ou não, no que o IBGE apura, e eu acho útil acreditar também nos dados do BNH. Também juntei aqui os números do qual ele participou quanto a origem do número 7. De lá para cá, o 7 foi aumentado por taxas anuais. Então alguém adotava 5 anos a 5%, dá 30, 40 e o 7 virou 9. Depois acrescentou mais uma taxa composta e virou 11. Então foi uma brincadeira numerológica em tomo do número 7, que teve uma finalidade política quando foi divulgado, e que virou verdade falsa. Quer dizer, temos que retornar. Pode ser até duro e até chocante para nós. Sou construtor, quero construir. Mas, realmente, não tem cabimento. E parte da quebraadeira do sistema, no Governo, passado, foi baseado no número falso do **deficit**. Se o **deficit** é gigantesco, precisamos fazer 500 mil casas por ano. O que aconteceu? Construíram-se pelo Brasil inteiro, conjuntos invendáveis. Então, o Presidente do BNH, numa certa altura, disse que não precisava renda para comprar, não precisava de sinal para comprar e, finalmente, depois de uma terceira coisa, que também não precisava. Mas uma última foi a mais sensacional: não precisava mais pagar.

A entrevista do Presidente do BNH, dizendo que, no final do Governo passado que havia um estoque de casas gigantesco, uma super oferta de casa, e ele disse que não precisava renda familiar, não precisava poupança prévia, não precisava mais um ponto, que não estou me lembrando, que é exigência, e finalmente que não precisava mais pagar: o próximo Governo solucionará o assunto. Esta é, em parte, a origem da quebraadeira do BNH, que superconstruiu além da de-

manda real, pelo Brasil inteiro. Nós fizemos isto em duas usinas de açúcar que temos em Alfenas – vejamos, o que se fez não está no gíbi. Então temos de redimensionar, meditar, pensar a longo prazo, criar os instrumentos e administrá-los bem. Acho que um instituto, ou uma coisa semelhante qualquer no sistema, que recupere a cultura, mas dificilmente ele vai deixar de fazer isto. Mas é a realidade Vamos fazer água, esgoto, saneamento, estradas, escolas, hospitais, há tanta coisa para se fazer, então só vamos fazer um pouco menos de casas. Mas no resto estamos plenamente de acordo. Os números estão aqui; se houver alguma dúvida, nós ajudamos a pesquisar e até discutir com o pessoal do IBGE, como é que foi feito o senso, mas me parece que é o único instrumento que eles têm de apuração razoável, embora não perfeito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que, pelo adiantado da hora – mais de 13 horas e 30 minutos e não havendo mais nenhuma inscrição de Constituinte, nós agradecemos a exposição dos convidados, retificando, inclusive, a saída de alguns, antecipada, por compromissos que tinham, não previstos. E agradecemos a presença de todos, lembrando aos companheiros que, à tarde, temos eleição do Primeiro-Vice-Presidente.

Está encerrada a reunião desta Subcomissão.

(Levanta-se a Subcomissão às 13 horas e 40 minutos)

SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE

Ata da 14ª reunião ordinária

Às dezoito horas do dia cinco de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo 11 do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os Senhores Constituintes: Manoel Castro, José Ulisses de Oliveira, Dirceu Carneiro, Márcio Lacerda, Álvaro Antônio, Paulo Zarzur, Luís Roberto Ponte, Lael Varella, Gerson Marcondes e Denisar Arneiro, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Havendo número regimental, o Senhor Presidente dispensou a leitura da Ata da reunião anterior e procedeu à leitura das sugestões números: um mil cento e trinta, um mil oitocentos e dezoito, um mil duzentos e treze, um mil duzentos e dezessete, um mil duzentos e vinte e cinco, um mil quinhentos e quarenta e nove, um mil quinhentos e cinquenta, um mil quinhentos e cinquenta e um, um mil setecentos doze, um mil seiscentos e quarenta e sete, um mil e setecentos, um mil novecentos e noventa e três, dois mil cento e dezessete, dois mil cento e vinte, dois, mil cento e oitenta e quatro e dois mil trezentos e quarenta e um. A seguir, acatando indicação da Liderança do Partido da Frente Liberal na Constituinte, propôs o nome do Senhor Constituinte Manoel Castro para ocu-

par a Primeira-Vice-Presidência, na vaga do Constituinte Joaquim Francisco, que assumiu o Ministério do interior. A proposta foi aceita por unanimidade. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrada a reunião, às dezoito horas e trinta minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em cinco de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

15ª Reunião Ordinária

Às dez horas e dezesseis minutos do dia seis de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presente os Senhores Constituintes: Márcio Lacerda, Paulo Zarzur, Dirceu Carneiro, José Ulisses de Oliveira, Manoel Castro, Leal Varella, Gerson Marcondes, Expedito Júnior, Luís Roberto Ponte, Noel de Carvalho, Denisar Arneiro Myrian Portella, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte. Havendo número, Senhor Presidente dispensou a leitura da Ata da Reunião anterior e procedeu à leitura das sugestões números: dois mil quatrocentos e trinta cinco, dois mil quatrocentos e trinta e nove, dois mil quinhentos e setenta e três, dois mil quinhentos e oitenta e dois, dois mil quinhentos e oitenta e três, dois mil setecentos e trinta e dois, dois mil e oitocentos, dois mil quinhentos e quatro, dois mil quinhentos e dezoito, dois mil seiscentos e oitenta e um, dois mil seiscentos e oitenta e dois, dois mil setecentos e trinta e nove, dois mil trezentos e cinco, dois mil trezentos e vinte nove, dois mil quatrocentos e quatro, dois mil seiscentos e quatorze e dois mil seiscentos e quarenta e um. A seguir, procedeu à leitura do seguinte expediente: Ofícios números cento e cinquenta e três, cento e cinquenta e seis e cento e cinquenta e nove, de mil novecentos e oitenta e sete, do Líder do PFL, indicando os seguintes Constituintes para comporem a Subcomissão: Assis Canuto, membro efetivo; Luiz Marques, membro efetivo e Horácio Ferraz, Suplente respectivamente; a seguir o Senhor Presidente fez a leitura dos nomes de todos os expositores, convidando, para comporem a Mesa dos Debates os Senhores: Milton Santos, da Sociedade Brasileira Para o Progresso da Ciência-SBPC; Senhor Mário Madureira, da Federação Rio-grandense de Associações Comunitárias e Amigos de Bairro; Senhor Raimundo Sérgio Borges de Almeida Andréa, da Federação das Associações de Moradores do Rio de Janeiro – FAMERJ; Senhor Franklin Dias Coelho, do Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro; Senhor Nabil Georges Bondouk, do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo. Neste momento, assumiu a Presidência dos trabalhos o Senhor Constituinte Manoel Castro, eleito Primeiro-Vice-Presidente da Subcomissão na Reunião do dia cinco de maio, às dezessete horas. Continuando os trabalhos, o Senhor Presidente em exercício concedeu a palavra aos seguintes expositores: Senhor Luiz Paulo Teixeira Ferreira, da Associação dos Trabalhadores da Zona Norte de São Paulo; Senhora Flora El Jaick Maranhão, da Articulação

Nacional do Solo Urbano; Senhor Inocêncio Uchoa, da Associação dos Mutuários do Ceará; Senhor Miguel Borges Leal, do Movimento Unificado de Favelas, Cortiços e Promorar; Senhor Agenor Dionísio da Silva, da Federação de Mutuários de São Paulo. Reassumindo os trabalhos, o Senhor Constituinte Dirceu Carneiro concedeu a palavra aos seguintes expositores: Senhor Eloy Alfredo Pietá, do Centro do Trabalhador para Defesa da Terra "Paulo Canarin"; Senhor Nazareno Spósito Netto Stanislaw Affonso, da Associação dos Usuários dos Transportes Coletivos do Estado de São Paulo; e Senhor Juscelino Silva Neto, do Movimento dos Sem-Terra, da Zona Leste de São Paulo. O Senhor Presidente propôs, às doze horas e quarenta e cinco minutos, que se suspendesse a Reunião para retomá-la às quinze horas. As dezesseis horas e oito minutos, os Senhores Constituintes presentes deram início à segunda parte da Reunião. O Senhor Presidente concedeu a palavra aos seguintes expositores: Senhor Georges, da Associação dos Inquilinos do Rio de Janeiro; Senhor Ipaminona Rodrigues da Silva, da Associação dos Inquilinos da Ceilândia; Senhor João Bosco, da Confederação Nacional das Associações de Moradores – CONAM, e Senhor José Anselmo Oliveira Dias, da Federação das Associações de Moradores do Estado do Piauí – FAMEPI. Em seguida, o Senhor Presidente anunciou o recebimento dos seguintes documentos: da Associação Integrada do Povo do Guará; da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo e da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil. Abrindo os debates da Reunião, passou a palavra aos seguintes Constituintes: Senhor Manoel Castro e Myrian Portella, que externaram suas opiniões sobre os trabalhos de hoje. Usou da palavra o Senhor Presidente para expor suas idéias sobre o assunto tratado nesta última audiência pública. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerrou a Reunião às dezoito horas e cinco minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reunião **ilegível** maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRAFICAS DA REUNIÃO DO DIA 6 DE MAIO DE 1987, ÀS 10 HORAS E 16 MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA SENADO FEDERAL, ANEXO II.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, está aberta a reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Convidamos o Relator para tomar assento à Mesa e dispensamos a leitura da Ata e do Expediente, em função do grande número de audiência que nós vamos ter aqui, nesta reunião. Comunicaremos, também, ao Plenário e aos Constituintes, que foi eleito, por acordo interpartidário; e indicação da Liderança do PFL, para Primeiro-Vice-Presidente desta Subcomissão, para subs-

tituir o Primeiro-Vice-Presidente atual, Ministro Joaquim Francisco, pelo Constituinte Manoel Castro, a quem queremos cumprimentar pela eleição.

Nós proporíamos uma sistemática e uma dinâmica dos nossos trabalhos de hoje em função do grande número de participantes, e não tendo lugar para todos participarem desta Mesa, inicialmente faremos uma leitura de todos os convidados e participantes e convidaríamos os cinco primeiros expositores para participar da Mesa e fazer a sua exposição, e assim, mais cinco, até o final dos nossos trabalhos.

Nós temos nos comportado de modo bastante aberto em relação à questão do tempo e do número de participantes. Temos apenas o direito regimental de fazermos 8 audiências no máximo, e conseguimos multiplicar isso por um número expressivo, usando um artifício de fazer reuniões bem maiores do que o tempo estabelecido pelo Regimento. De modo que hoje nós desejamos ouvir todos os convidados sem atropelo e, se for necessário, faremos um intervalo para o almoço e continuaremos à tarde; se for preciso, também à noite, e não haverá nenhum problema para aqueles que quiserem se manifestar. É claro que nós temos de ter uma certa disciplina e isso nos impõe o Regimento, e nos é quase impossível fugir, pelo fato de que todos têm direito de manifestar-se. Isso, portanto, exige uma limitação de tempo. O Regimento nos impõe 20 minutos para cada expositor, para cada organização que foi convidada a expor e, posteriormente, as exposições têm três minutos para cada constituinte indagar, e iguais três minutos para o indagado responder. De modo que dentro desta dinâmica é que nós devemos nos comportar.

Quero fazer a leitura das entidades convidadas e presentes. Talvez alguma ainda não esteja presente, mas poderá chegar no decurso da reunião.

(Leitura das entidades convidadas.)

Essas são as organizações convidadas e, na sua maioria, presentes.

Nós convidaríamos para compor a Mesa, pela SBPC, o Professor Milton Santos; Mário Madureira, pela Associação Comunitária dos Amigos de Bairro; pela Federação das Associações de moradores do Rio de Janeiro – FAMERJ, Raimundo Sérgio Borges de Almeida Andréa; pelo Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro, Franklin Dias Coelho; e pelo Sindicato dos Arquitetos de São Paulo, Nabil Georgis Banduque.

Uma vez composta a primeira etapa da nossa Mesa, nós passaremos às exposições, lembrando que cada expositor terá 20 minutos, cada instituição, e depois de todas as exposições é que nós passaremos ao debate.

Concedo a palavra ao nobre Professor Milton Santos.

O SR. MILTON SANTOS: – Sr. Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro, Sr. Vice-Presidente Manoel Castro, Sr. Relator José Ulisses de Oliveira, Srs. Constituintes, Sr.^{as} e Srs:

Começo por agradecer a honra da oportunidade de que é aberta à Sociedade Brasileira para o

Progresso da Ciência, de estar presente aqui e de trazer algumas das idéias que ao longo de muitos meses foram formuladas como subsídios à elaboração da Constituição Federal brasileira. Passo ao Sr. Presidente o conjunto de proposições e em particular aquela que se refere à questão do espaço.

Trata-se de formular uma Constituição para o Brasil do Século XXI, já que não vivemos mais no Século XX, uma Constituição moderna onde, por conseguinte, o conceito de território não pode ser mais aquele conceito que nós lemos nas Constituições anteriores da República.

No momento em que há uma interação entre as diversas formações sociais a nível mundial e em que a sociedade civil tem novas relações com o território, urge mudar o discurso territorial da Nação e fazer incluir na Constituição elementos que mostrem essa mudança, se a Constituição deseja ser um instrumento válido para o presente e para o futuro da Nação.

Vou tocar em alguns pontos que vou enumerar: 1º – Relação entre cidadania e território, à qual se ligará a falta de um discurso urbano e, paralelamente, abordarei a questão do valor do homem em relação ao lugar, os homens não valem apenas pelo que são, eles valem hoje, sobretudo, pelo lugar onde estão. E isso tem de ter uma resposta constitucional muito mais do que puramente legal. Ainda a questão dos direitos essenciais do homem que, a meu ver, são dois: os direitos territoriais e os direitos culturais, que são interligados; e, finalmente, a questão de direito ao entorno, que inclui a questão da habitação.

Cidadania e Território

É impossível imaginar uma cidadania concreta que prescindida do componente territorial. O valor do indivíduo depende do lugar em que está e que, desse modo, a igualdade dos cidadãos supõe, para todos, uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços sem os quais a vida não será vivida com aquele mínimo de dignidade que se impõe. Isso significa, em outras palavras, um arranjo territorial desses bens e serviços de que, conforme a sua hierarquia, os lugares sejam pontos de apoio, levando em conta a densidade demográfica e econômica da área e a sua fluidez. Num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada a simples lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumente. É o caso brasileiro atual. Para cada serviço, há um volume mínimo de vendas sem o qual o negócio não vingará. Neste caso, a área tributária do centro onde tal serviço não se pode instalar, tem de abastecer-se em um centro mais distante. O preço, em consequência, será mais alto e o serviço será, assim, ainda menos acessível. Pelo fato de que menos gente pode procurar o provedor do serviço, este é obrigado a cobrar mais caro e porque os preços são elevados, há menos compradores. É o círculo vicioso em que se debatem inúmeras áreas pelo País a fora, com o resultado de que uma enorme parcela da população não encontra resposta para necessidades inadiáveis. Graças, também, a esse fato, os centros urbanos de tais áreas têm dificuldade para crescer, na medida em que a presença de uma atividade é, freqüentemente, condição para que outras se instalem; e a sua ausência é, ao contrário, desen-

corajadora. O círculo vicioso é, na verdade, ainda mais infernal.

Uma repartição espacial não mercantil desses bens e serviços, baseada exclusivamente no interesse público, traria, ao mesmo tempo, mais bem-estar para uma grande quantidade de gente e serviria como alavanca para novas atividades. O emprego aumentado, a massa salarial acrescida representariam uma base para a criação de novas atividades, que, por sua vez, atraíam outras mais. Os preços seriam mais baratos, graças ao número maior de compradores e estes por sua vez aumentariam, graças ao barateamento dos preços. O círculo vicioso se transformaria em espiral ascendente ou numa bola de neve e haveria crescimento econômico. De um círculo vicioso, passaríamos a um círculo virtuoso. Essa mudança de ótica no tratamento dos problemas sociais, de modo a incorporar o dado geográfico, seria eficaz, tanto do ponto de vista social, como do econômico e, mesmo, do político.

Haveria, certamente, que compatibilizar as esferas do poder concreto, segundo a sua área de ação e o grau de raridade dos bens e serviços a distribuir. A raridade, do ponto de vista social, não é um sinônimo da escassez deixada ao alvedrio do mercado. Sua definição viria, exatamente, da menor freqüência da demanda, da desnecessidade de uma resposta imediata ou da natureza do próprio serviço, somente executável em centros maiores, lá onde outros serviços igualmente raros se instalam. Mesmo no caso desses serviços mais raros, a política territorial deveria prever que eles não faltassem e ninguém, quando necessário. Da mesma forma que não se justifica que um enfermo deixe de ser tratado por não dispor de recursos financeiros, também é inadmissível que seja abandonada à sua sorte por razões de distância. Esta teria de ser minimizada, através de um serviço eficaz de transportes, instalado adequadamente para dar resposta às emergências, não podendo ser subordinado às leis do mercado, tendo de ser subserviente ao interesse público. E evidente que um tal programa se estenderia aos outros aspectos da vida social e, mesmo, levaria em conta o funcionamento da economia, de modo que a complementaridade entre as áreas resultasse em benefício coletivo, graças a um sistema de comercialização e distribuição que assegurasse o abastecimento de todas as regiões do País, por mais distantes que estejam umas das outras as zonas de produção e as zonas de consumo. O que estamos sugerindo é a implantação de um verdadeiro planejamento estratégico, como na Venezuela onde as realidades locais seja um ponto de partida para o raciocínio dos administradores e não, apenas, o lugar de ações desencontradas e por isso mesmo estruturalmente ineficazes.

Esse projeto supõe, ao nosso ver, um enfoque novo quanto às tarefas de governo, segundo níveis de escala geográfica. Caberia, em primeiro lugar, bem definir as entidades territoriais, segundo uma tipologia de serviços a prover e de ações a desenvolver. Não se pedirá aos ministérios federais que se ocupem da vigilância noturna dos bairros residenciais, nem dos municípios que discutem as questões da soberania nacional ou da segurança do território. Mas, a cada nível de escala das ações – a ser objeto de uma definição adequada os recursos necessários ao exercício efetivo das funções atribuídas devem ser inteiramente deferidos

ao escalão administrativo correspondente, para que este possa elaborar um orçamento e um cronograma de gastos que atendam cabalmente as tarefas previstas para esse dado nível de governo. O método das transferências, feitas segundo o critério exclusivo do poder concedente, não raro politiza a um nível indesejável de relações que não deveriam ir além do âmbito administrativo. A ação governamental daí resultante é freqüentemente responsável pelas frustrações dos agentes econômicos e sociais, enquanto a população desatendida não tem a quem dirigir suas queixas.

Num país de enormes dimensões como é o nosso, onde as diversidades regionais são numerosas e gritantes, nem o Estado federal, nem mesmo os estados federados podem atender corretamente aos reclamos regionais da maneira unitária como o fazem. No passado, ação do Estado federado tanto podia ser pioneira, quanto corretiva. Referimo-nos, aqui, à correção das conseqüências nem sempre estimáveis, da ação mais geral do Governo federal ou da atividade local, mas distorcionadora, de uma grande empresa. A teia das variáveis regionais era bem mais simples e tais intervenções podiam ser eficazes. Hoje, cada sub-região oferece uma copiosa combinação de variáveis, cuja escala de ação nem sempre corresponde à do lugar. São essas mesmas variáveis que o definem redefinem de forma às vezes brutalmente diversa das áreas vizinhas. A mudança dessas variáveis e do seu recito sócio-econômico as vezes se dá rapidamente, gravemente alterando os equilíbrios locais. Essa realidade não é única, mas se reproduz em todos os Estados da Federação. E exatamente naqueles onde a economia permaneceu tradicional é que o choque entre modernidade e arcaísmo se dá com maior força e com efeitos mais duros. Como no caso da Bahia, meu Estado natal, o número de bóias-frias e maior do que o Estado de São Paulo, devido ao encontro de modernidade e arcaísmo.

Nessa situação, as populações locais devem ter direito à palavra, não apenas como parcela viva da Nação ou de um Estado, mas como membros ativos de uma realidade regional que lhes diz diretamente respeito, mas sobre a qual não dispõem de um recurso institucional para que a sua voz seja ouvida. Faltam às regiões, câmaras representativas regionais, cuja tarefa essencial seria a de propor os modos próprios de regulação da vida regional que é cada vez mais diferente dos demais subespaços. Graças à amplitude das trocas e dos circuitos de cooperação, essa vida regional deve, cada vez menos, o seu dinamismo, à interferência direta do Estado federado a que se liga. Não é apenas uma discussão da região metropolitana, mas de todas as regiões do País. Não cabe mais pensar em dar um estatuto particular a regiões metropolitanas se nós deixamos de lado o tratamento da questão regional como um todo. Todas as regiões merecem, igualmente, um tratamento que permita aos seus habitantes a possibilidade de ter acesso direto à influência na maneira de conduzir os negócios que lhe dizem respeito. Não seriam, apenas, as regiões metropolitanas a merecer as regalias de um nível próprio de governo, mas todos os subespaços regionais. Restam, sem dúvida, a questão da delimitação geográfica, da delimitação das competências e da natureza desse poder regional aqui proposto. Mas, aceito o princípio, os critérios para sua imple-

mentação seriam encontrados a partir da própria realidade socio-econômico-territorial do país e da natureza, mais abrangente, do regime político instalado, incluindo, necessariamente, o alcance da cidadania como instituição.

Certamente o capítulo das autonomias municipais também teria de ser reescrito. Um certo raciocínio simplista, herdeiro da infância do municipalismo, ainda reclama a autonomia ancestral, porque, dizem os seus defensores, é histórica. Quando, porém, a vida municipal é intensamente imbricada à de outras comunas e as conexões e inter-relações se tornam indispensáveis à existência e à sobrevivência comuns, o nome pode permanecer o mesmo, mas o conteúdo da autonomia deve mudar, exatamente para permitir que se expressem, como realidade, os novos fatos históricos.

A minha proposta, que é igual a da SBPC, é que a Nação enfrente a questão da realização de um pacto territorial estrutural. Esta Nação, o Brasil, conheceu diversos pactos territoriais desde o Império, que foi um pacto territorial, e as diversas repúblicas foram outros tantos pactos territoriais. E o que se deu em 30, 32, 37, 46, foram pactos territoriais. A mudança da Capital para Brasília representa igualmente um pacto territorial da Nação, isto é, se modificaram as formas de relações geográficas, territoriais, se modificaram os conteúdos dos poderes no sentido do seu escalonamento territorial, de modo a levar em conta as novas realidades nacionais; a industrialização de São Paulo juntamente com a criação da SUDENE e da SUDAM e a extensão da industrialização para Minas Gerais, fazem parte de um pacto territorial, como pacto territorial foi o chamado pacote eleitoral de 1977, só que todos esses pactos territoriais têm sido até hoje adjetivos, funcionais, exclusivos e não genéricos, e não substantivos e estruturais.

A Nação exige, hoje, um pacto territorial que seja a base do funcionamento da sociedade civil. Sociedade civil e território são sinônimos, no sentido tanto das precedências como das desigualdades que se mantêm, e que tende a se multiplicar se as coisas continuam como estão; se não houver um pacto territorial deliberadamente pensado, deliberadamente estruturado, constituído e transformado em legislação, a partir da própria Constituição, longe estaremos de um pacto social. Não há pacto social possível fora de um pacto territorial. O caminho certo é partir primeiro da idéia do pacto social, do qual um pacto territorial deliberadamente formulado seja um aspecto essencial. Esse pacto territorial, do qual a reforma urbana é apenas um dado, se baseará em dois pontos de apoio: a realidade atual e a nova realidade social que desejamos implantar.

Hoje, os brasileiros são desiguais, mas não apenas pela instrução, apenas pela força de trabalho, apenas pela renda, são desiguais pelo lugar onde vivem. As pessoas não são iguais em virtude de não viverem nos mesmos lugares. O lugar passou a ser um elemento de desigualdade e é preciso que ele passe a ser um elemento de igualdade entre todos. Se a Constituição que nós desejamos formular para o País, deseja ser uma Constituição democrática, isto é, uma Constituição que estabeleça a igualdade não apenas formal ou discursiva, mas real e concreta, temos de pensar numa reor-

ganização territorial profunda que atribua a cada indivíduo, seja o lugar onde estiver, o direito integral de ser um cidadão completo. E isso não se dá, hoje, no Brasil.

Sr. Presidente, vou terminar, mas queria antes tocar em outro assunto que pode ser visto das mais diversas maneiras, que é a questão da habitação popular, no Brasil. Há dezenas de propostas sobre a mesa. Queria juntar uma proposta a mais, uma proposta muito simples, uma proposta que se inspira no que se vê na maior parte dos países civilizados – refiro-me aos países civilizados do mundo ocidental, não estou me referindo aos países civilizados do mundo do Leste.

Quando o Estado participar, seja com um tostão da construção de uma casa, de um apartamento, de um abrigo para um cidadão, o Estado tem o dever de tabelar o custo desta construção e o aluguel. Não é novidade o que estou propondo aqui. Estou trazendo para cá a experiência de países modernos, capitalistas, como a França, onde os construtores de casa não têm a liberdade que têm aqui, no nosso País, de estabelecer como querem o preço das casas.

O Brasil foi o único País no mundo que fez um banco para transformar suas cidades. Esse é que é o fato que distingue o Brasil dos outros grandes países capitalistas do Terceiro Mundo e do Primeiro Mundo, também. Criamos um banco para fazer o capitalismo moderno, urbano, e estamos há vinte anos espoliando aqueles que pagaram para que esse banco fornecesse casas para a classe média, enriquecesse um punhado de empresários. Isso não pode mais continuar. Sei que a construção não tem que se ocupar de detalhes, mas isso não é um detalhe, é o dinheiro público, que sai mais do bolso do que ganha menos, do que do bolso do que ganha mais, e constitui diversos fundos com os quais o capitalismo imobiliário se pôde criar no País. E uma injustiça flagrante, que tem que ser rapidamente eliminada, essa de que o preço dessas casas construídas com o dinheiro público não sejam pelo poder público tabelados. Fico por aqui, muito obrigado. Sr. Presidente. (Palmas)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Queremos agradecer a exposição do Professor Milton Santos e passaremos, agora, à exposição de vários expositores. Eu queria pedir o auxílio de Mário Madureira para dispor os vários expositores, já que a exposição se fará em bloco por interesse da exposição.

O SR. MÁRIO MADUREIRA: – Sr. Presidente Dirceu Carneiro, constituímos o Movimento Nacional pela Reforma Urbana, e aqui estão representantes de vários lugares do País, sendo que dois, encarregados de dar início à nossa exposição, que será toda articulada, estão à sua esquerda: nossos companheiros Franklin e Nabil, que tratarão de expor a nossa estratégia de manifestação, aqui, nesta oportunidade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu queria também, antes de passar a palavra ao Nabil, convidar o nosso 1º - Vice para assumir a Presidência, porque sou membro da Mesa do Senado e tenho que descarilhar um trenzinho que está querendo passar por lá. De modo que tenho que estar lá. Convidaria o nobre Constituinte Manoel Castro para assumir a Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Com a palavra o Sr. Nabil Georgis, representante do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo.

O SR. NABIL GEORGIS: – Vou iniciar, na verdade, a apresentação de um conjunto de entidades, a nível nacional, que vêm discutindo já há alguns meses uma proposta sobre a reforma urbana; intitulado Movimento nacional pela Reforma Urbana, que tem como objetivo formular uma iniciativa popular que será passada para a população de todo o País, defendendo a reforma urbana de acordo com os pressupostos que vamos apresentar aqui, em uma seqüência de 12 expositores.

Antes de iniciar a apresentação desse documento, vou citar as entidades a nível nacional que estão participando desta articulação, para que os Constituintes possam sentir, e todos os presentes, a abrangência desse movimento, quanto à natureza de entidades e localização no espaço, dos que estão participando do mesmo.

No Rio de Janeiro: Associação dos Funcionários do BNH; Sindicato dos Engenheiros; Sindicato dos Arquitetos; Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro – FASE; Pós-Graduação em Planejamento Urbano da Universidade Federal do Rio de Janeiro; Instituto dos Arquitetos do Brasil; Articulação Nacional do Solo Urbano, Seção Rio de Janeiro; Ordem dos Advogados do Brasil, Seção Rio de Janeiro; Centro de Defesa dos Direitos Humanos de Volta Redonda e Centro de Defesa dos Direitos Humanos de Petrópolis.

Em São Paulo: Articulação do Solo Urbano, Seção de São Paulo; Movimento dos Sem-Casa; Federação Estadual dos Mutuários; Comissão da Terra de Mauá, São Paulo; Movimento dos Sem-Terra, da Zona Leste de São Paulo; Movimento dos Sem-Terra de Itaquaquecetuba; Plenário de Participação Popular na Constituinte de São Matheus; Movimento Unificado de Favela, MUF; Centro de Defesa da Terra de Guarulhos; Plenário de Participação Popular na Constituinte de Santo André; Movimento dos Inquilinos Intranquilos; Comissão dos Direitos Humanos da Arquidiocese de São Paulo; Associação dos Geógrafos do Brasil; Sindicato dos Arquitetos de São Paulo; Núcleo de Habitação do Centro Acadêmico XI de Agosto; Assembléia do Povo de Campinas; Centro Pastoral Vergeiro; Movimento dos Usuários de Transportes de São Paulo; Movimento de Defesa dos Favelados, MDF; Associação de Favela de Diadema; Laboratório Habitat da PUC de Campinas; Plenário de Participação Popular de São José dos Campos; Movimento dos Favelados de Osasco; Sindicato dos Metroviários de São Paulo; Movimento Filhos da Terra da Zona Leste; Movimento Terra Prometida da Zona Norte de São Paulo; Movimento dos Loteamentos Clandestinos da Zona Sul de São Paulo; Plenário Participação Constituinte de São Paulo.

No Ceará: Associação dos Mutuários do Estado do Ceará, AMEC; Associação dos Moradores do Conjunto Jereissati; Associação dos Moradores do Conjunto Esperança; Federação das Entidades dos Moradores de Bairros e Favelas de Fortaleza.

Em Minas Gerais: Associação dos Mutuários de Viçosa, Minas Gerais; Sindicato dos Engenheiros de Minas; Associação dos Mutuários de Minas Gerais.

Em Salvador; Associação dos Mutuários de Luta Comunitária.

Na Paraíba Associação dos Mutuários de João Pessoa; Associação dos Mutuários de Campina Grande.

Em Alagoas: Associação dos Mutuários de Alagoas.

No Espírito Santo: Associação Capixaba de Mutuários. ASCAM: Movimento de Defesa da Moradia da Grande Vitória.

No Rio Grande do Norte: Associação dos Mutuários do Rio Grande do Norte.

Na Bahia: Associação dos Engenheiros Agrônomos do Estado da Bahia; Federação Nacional dos Engenheiros.

No Rio Grande do Sul: Comissão dos Direitos Humanos e Defesa do Consumidor da Assembléia Legislativa; Federação Rio-grandense das Associações Comunitárias e de Bairro; União de Associações de Moradores de Porto Alegre; Associação de Moradores do Parque Odade Verde, Guaíba; Associação de Moradores da Vila São Judas Tadeu, em Porto Alegre, Associação dos Moradores do Jardim Leopoldina, em Porto Alegre; IAB, Rio Grande do Sul; Sindicato dos Arquitetos do Rio Grande do Sul; Associação dos Sociólogos do Rio Grande do Sul. Muito obrigado.

Como se pode sentir pela abrangência desta articulação, ela representa um esforço da sociedade civil em participar do processo constituinte. Significa, por outro lado, um desejo muito grande dos moradores e das associações e entidades populares de todo o Brasil, para que se implante uma alteração no processo de produção e gestão da cidade, ou seja, no processo de reforma urbana.

Como fiz referência, no início, essas entidades estão mobilizadas e mobilizando a população para que, em cima de uma iniciativa popular, que tem por base o documento que será apresentado hoje aqui, a sociedade possa falar à Nação, possa falar aos Constituintes, aqueles que vão definir os rumos da nossa vida nas cidades no próximo século, uma nova maneira de se encarar a questão urbana.

Porque se impõe, hoje uma reforma urbana no Brasil?

A Constituição atual praticamente não estabelece nada que diga respeito à questão urbana. Entretanto, hoje, no Brasil, 70 por cento da população, mais de 2/3 da população, a maioria absoluta da população mora nas cidades. E sofre em consequência de morar na cidade, os efeitos de a cidade ser produzida de uma maneira que não a atenda. Parece-nos fundamentais que a nova Constituição crie um capítulo específico sobre a questão urbana, um capítulo intitulado "Da Reforma Urbana", que seja capaz de criar uma nova relação entre aqueles que consomem a cidade e aqueles que produzem a cidade.

Não queria me estender sobre os problemas que ocorrem na cidade, que sofrem as populações de baixa renda e de renda média, pelo fato de a cidade não atender às necessidades básicas desses moradores. Acho que é uma realidade conhecida pelos que estão presentes. Só destaco que fatos recentes, que colocam a questão urbana em evidência na imprensa, atestam aquilo que venho falando. Em São Paulo, nos 40 dias entre o Carnaval e a Semana Santa, que coincidiram

exatamente com o momento em que o congelamento dos aluguéis estabelecido pelo Plano Cruzado foi suspenso, e que os reajustes dos aluguéis e a pressão sobre os inquilinos cresceu violentamente, cerca de 50 mil famílias – e esses dados podem estar certo, porque o processo é dinâmico e a cada dia os números são novos – ocuparam terra na Zona Leste da Cidade de São Paulo. Terras ociosas, porém providas de equipamentos públicos, providas de investimentos sociais, terras que estavam simplesmente servindo como reserva de valor.

Esse fato, que é de repercussão nacional é conhecido de todos, apenas coloca em evidência um fato que todos têm presente. A questão de que milhares de trabalhadores e que hoje não são só trabalhadores de baixa renda, são também trabalhadores de classe média, ou daquilo que foi a classe média – não têm mais alternativa, ou cada vez têm menos alternativas para morar. Mais do que isso, não têm equipamentos sociais e sofrem as consequências do sistema de transportes ser deficiente e não atender as necessidades mínimas de deslocamento das cidades.

O fato de uma quantidade enorme de pessoas perder de 4 a 5 horas por dia, no deslocamento dentro da cidade, significa um desperdício social absolutamente inestimável num País que procura chegar à modernidade. Um desperdício que afeta suas condições de vida e que afeta toda a economia do País. A criação de uma nova forma de se produzir a cidade e de se gerir a cidade deve criar condições para que a ociosidade, para que o desperdício no transporte, para que a utilização desses elementos básicos de vida urbana não seja feita para atender os objetivos do lucro, e sim para atender às necessidades da população, possa ser executado. Vou concluir esta apresentação inicial, colocando 4 pontos básicos que orientam a proposta, para que o companheiro Franklin Coelho possa dar continuidade e apresentar o nosso documento. Os 4 pontos básicos são os seguintes:

Em primeiro lugar, garantir os direitos urbanos, que devem estar claramente definidos na Constituinte, da maneira que os Companheiros que se, seguirem a mim, vão explicitar.

Em segundo lugar, limitar o direito de propriedade e controlar o direito de construir – tudo isso será desenvolvido mais em detalhe.

Em terceiro lugar, garantir que a produção da cidade, ou seja, a produção da moradia, a produção dos transportes e a produção dos serviços públicos não devam ser objeto de lucro, mas uma responsabilidade do Estado.

E, em quarto lugar, garantir uma gestão democrática da cidade, ou seja, a participação da comunidade no processo de desenvolvimento urbano. Eu passaria a palavra ao Franklin Coelho, para que ele continuasse. (palmas.)

O SR. FRANKLIN COELHO: – Sr. Vice-Presidente, Constituinte Manoel castro, quero dizer que estou aqui falando em nome do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que considero um dos avanços que o movimento popular conseguiu ao começar a trabalhar a questão da Constituinte e elaborar as propostas no sentido de tentar uma proposta mais global para a questão urbana.

O Nabil já colocou – e é um fato – a realidade urbana, e são um fato as injustiças sociais na cidade. A cidade tem mecanismos geradores no

seu interior. E, no interior da produção desse espaço urbano, há mecanismos geradores de injustiças sociais e de segregação social. Esses mecanismos não são só mecanismos externos, e isso também é outro fato. A Reforma Agrária é um dos elementos para conter a migração para as cidades. Mas ela tem mecanismos no seu interior que produzem segregação social, que esta Constituição tem o dever político de enfrentar. E os Constituintes – não sei se todos os desta Subcomissão estão aqui presentes – deveriam estar atentos a essa proposta que o Movimento Nacional pela Reforma Urbana traz aqui e que representa um acúmulo não só do movimento popular, mas de todas as entidades de assessoria e programas de pós-graduação que procuram trabalhar seriamente a questão do espaço urbano.

Que mecanismos são esses? Esse é um dos elementos básicos do texto. Existe um processo de estruturação urbana onde há mecanismos ligados ao processo de transformação do uso da terra, que por sua vez está subordinado ao mercado habitacional, que por sua vez também está ligado a um processo de implantação de infraestrutura, que produz essa segregação social.

Costuma-se colocar a especulação apenas como a terra ociosa. A ociosidade do solo urbano é uma primeira forma dessa especulação. A especulação tem que ser pensada de uma forma mais ampla, tem que ser pensada a partir da transformação do uso, a partir do ganho imobiliário que se dá com a implantação de infra-estrutura em função também dessa transformação do uso. Transforma-se a terra ruarua em terra urbana; transforma-se zonas residenciais em zonas comerciais; transformam-se zonas unifamiliares em multifamiliares.

A especulação não está só na espera, na engorda. Está nessa transformação, e na captura do investimento público a partir dessa transformação, na captura da valorização decorrente desse investimento público.

Nesse sentido, o documento procura pensar a cidade a partir desse processo de transformação de uso do solo e de todo um processo de segregação que leva a jogar para a periferia as populações mais pobres e colocar através de um mecanismo de mercado, certas populações em áreas sem infra-estrutura e com péssimas condições de moradia.

A partir, então dessa compreensão geral, é que pensamos os elementos básicos de texto. A questão da transformação do uso e da segregação social na cidade não pode ser pensada apenas a partir de um dos elementos da ociosidade, tem que ser pensada de um conjunto de elementos. O primeiro deles é se o Estado deve garantir condições digna de moradia no interior do espaço urbano. O Estado deve garantir o igual acesso à nível de infra-estrutura, transporte e garantir também, que o uso social do solo urbano prevaleça sobre o direito de propriedade. O solo urbano tem o uso social no sentido de garantir as condições de habitação e de ambiência de moradia para todos os cidadãos urbanos.

Nesse sentido, a primeira parte do texto se referirá à questão dos direitos urbanos. Na seção dos direitos urbanos foram enumerados os direitos sociais do cidadão, cujo movimento e garantia de prestação incumbe ao Estado, sem que se

criem uma nova relação direito-dever, ligando, de um lado, todas as cidadoadas como titulares dos direitos de cidadania e, de outro, o Estado. Através de regras rigorosamente definidas no texto constitucional, não será possível consolidar, nas estruturas institucionais, um novo ato jurídico engendrado nas lutas e conquistas sociais. O reconhecimento dos direitos urbanos e o respeito ao seu exercício condicionam o direito à propriedade ao interesse social no uso dos imóveis urbanos, e subordina, esse direito, ao princípio do estado de necessidade.

Na seção da propriedade imobiliária urbana, que é colocada no texto no sentido de garantir tanto que o uso social do solo urbano prevaleça sobre o direito de propriedade, como também que se garanta a fixação da população mais carente, distingue-se entre o direito de propriedade e o direito de construir. Essa responsabilidade pela produção da cidade, a exemplo do que ocorre em outros países de regime capitalista.

A seguir, indica os instrumentos de que o mesmo Poder Público dispõe e deve utilizar concretamente, para garantir o efetivo provimento dos interesses sociais urbanos.

A terceira seção do texto se refere às condições da vida urbana. Nas condições da vida urbana procuramos levantar os pontos essenciais que evitem as injustiças no interior do mercado habitacional, que garanta, no sentido dos serviços públicos, o monopólio do Estado nas questões do transporte e do saneamento, referendando, inclusive, a proposta já trazida aqui pelo Sindicato dos Engenheiros de São Paulo: transporte é um dever do Estado e um direito do cidadão.

E, por fim, uma questão essencial para a garantia de uma ampla reforma urbana, que é a gestão democrática da cidade. Mecanismos que permitam a participação popular no processo de elaboração e produção do planejamento urbano e que garantam uma participação efetiva em todo processo de elaboração e decisão política, a nível do planejamento urbano.

Essas, então, as nossas quatro seções: a seção dos direitos urbanos; a seção da propriedade; a seção das condições de vida urbana e a questão da gestão democrática da cidade, compõem o conjunto do texto, onde pretendemos pensar, nesse conjunto de artigos, numa proposta que possa ser levada não só a nível de Constituição, mas que procure trabalhar também na legislação complementar e ordinária, a partir dessa visão presente no texto, levando para os Estados e Municípios uma visão de que a cidade e a produção dos espaços urbanos não podem ser motivo de captura de lucros imobiliários a partir do investimento público, gerando todo um processo de injustiças sociais. (palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Eu convido, agora, dando seqüência à nossa apresentação articulada, os seguintes representantes de entidades diversas aqui presentes: Luís Paulo Ferreira, Flora Eujaze e Inocêncio Uchôa.

O SR. LUÍS PAULO FERREIRA: – Sr. Presidente da Mesa, Constituinte Manoel Castro, Srs. Constituintes, meu nome é Luís Paulo, sou de São Paulo e participo do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que hoje traz a defesa de um documento para esta Subcomissão, para ser examinado e,

futuramente, será também objeto de uma proposta de iniciativa popular, a nível nacional.

Nesse documento, nós entramos na questão da propriedade, que é uma questão polêmica no Brasil, porque o regime de propriedade é um regime que dá amplas garantias ao detentor da propriedade. É interessante discutirmos, numa reflexão sobre a questão urbana no Brasil, qual é a situação urbana, qual é a situação da população deste País, e eu tenho alguns dados que acredito possam contribuir nessa reflexão. É um dado do censo de 1980, do IBGE, em comparação com o censo de 1940. Como ele situa o crescimento da população urbana, situando essa percentagem em relação à população que vive no campo do Brasil.

Esse censo diz que na Região Norte, em 1940, 27% da população morava na cidade, em 1980 essa percentagem passou para 54% da população morando na cidade. Na Região Nordeste, em 1940, 23% da população morava na cidade, em 1980 passou para 50% da população da Região Nordeste para a cidade. Na Região Sul esse índice aumenta, em 1940, 28% da população morava na cidade, no tecido urbano, em 1980 esse índice foi para 62,46% da população morando no tecido urbano. Na Região Centro-Oeste esse índice aumenta: em 1940 eram 21% da população morando no tecido urbano, em 1980 passou para 67,72% da população morando no tecido urbano. Na Região Sudeste agrava-se essa situação: em 1940, 39% da população morava no tecido urbano, em 1980 passou para 82% da população morando no tecido urbano.

Um dado do Rio de Janeiro, que é o mais agravado, em 1986, um dado de base: 94% da população do Rio de Janeiro mora no tecido urbano, sendo que apenas 5,4% moram na área rural.

Então, quando a gente pensa numa proposta de reforma urbana, pensa na grande parte da população do Brasil, que hoje vive nesse tecido urbano. Eu quero dar alguns dados, também, de crescimento, por exemplo: Rio Branco hoje tem um crescimento de 17% por ano. Em 10 anos triplicou a população da cidade do Rio Branco. Em Manaus existem ocupações, numa estimativa de 15 ocupações de terra por ano, e às vezes elas são simultâneas, no mesmo dia, na mesma semana.

Esta é a situação dessas populações.

Segundo, é importante a gente ver o que essa situação cria. Primeiro, essas populações vão para o tecido urbano, vão para a cidade, não num processo de preparação, elas não optam por ir, elas não têm um capital e optam para ir para a grande cidade; geralmente elas são expulsas do campo. E esse processo faz com que, ao chegar na cidade, elas não tenham condição de infra-estrutura para disputar no mercado imobiliário, para ter acesso à casa própria, à moradia, à terra, etc.

O resultado disso é que a população de baixa renda, essa população que vem do campo – muitas vezes também sem nenhuma formação profissional, vem para a cidade –, por não ter condições de disputar no mercado imobiliário, procura suas formas próprias de moradia. E aí estão as favelas, os mocambos, as ocupações de terra, os cortiços, e são dados alarmantes. Por exemplo, em São Paulo, por um estudo da EMI-

PLASA, de 1983, tem mais ou menos um milhão e quinhentos mil, favelados na cidade de São Paulo; um milhão e meio de cortiçados na cidade de São Paulo e dois milhões de moradores em moradias subumanas, que a EMIPLASA tem a definição do que é.

Portanto, metade da população de São Paulo vive em moradia subumana.

Nesse sentido, quando se pensa na questão urbana, a gente tem que pensar como é que você, enquanto população, enquanto os Constituintes que agora estão pensando uma nova Constituição, num País que sofre mudança constante, como é que se abrangerão essas populações urbanas, dando-lhes direito à cidade, promovendo-lhes o direito à cidadania. Pelos depoimentos anteriores, os demais companheiros que estiveram aqui colocaram que uma parcela enorme da população brasileira não tem direito à cidade, e quando a gente pensa num texto novo, a gente teria que ver, e os Srs. Constituintes devem estar pensando sobre essa questão, como abranger o direito à cidade a todos aqueles que habitam na cidade? Como garantir a todos os habitantes da cidade o direito de cidadania?

Em cima dessa situação, entendemos que é importante tocar na questão da propriedade imobiliária. É uma questão polêmica, é uma questão difícil, porque a tradição do Direito é uma tradição que garante o direito da propriedade privada como um direito ilimitado, um direito muito amplo, que está acima do interesse social, acima da destinação social que se dá a um imóvel.

Nesse sentido, a nossa articulação entende que é preciso tocar a fundo nessa questão da propriedade imobiliária, e aí nós entendemos que uma das questões é limitar o direito de propriedade, submetendo-o ao interesse social, conforme colocou o companheiro que falou anteriormente; e criar ou melhorar alguns instrumentos que já existem na atual legislação, no sentido de fazer com que esses instrumentos efetivamente funcionem para garantir às populações de baixa renda o acesso à moradia, à terra, etc.

Nesse sentido, queremos destacar aqui alguns instrumentos, e aí os demais companheiros vão fazer uma colocação mais específica.

Primeiro, é o instrumento da desapropriação. Hoje, a desapropriação é um instrumento em que o Poder Público teria, em tese, condições de desapropriar áreas para assentar famílias, para construir moradias, etc. E a gente vê que esse instrumento hoje é inviável, porque cabe ao Poder Público pagar em valor de mercado a terra que não está sendo destinada a nada.

Neste sentido a gente entende que a desapropriação deve ser melhorada, deve fazer com que, em casos de destinação social, em casos de desapropriação para finalidade social, você tenha um mecanismo para facilitar a desapropriação.

Um fato recente, que já foi colocado: na zona leste de São Paulo, 40 mil pessoas ocuparam terras privadas. Qual está sendo a atitude tomada pelo Poder Público? Ele não consegue desapropriar as áreas, o valor de mercado é muito alto. Os próprios moradores não conseguem negociar com os proprietários da terra, porque os proprietários da terra exigem um valor muito acima do que está nas condições deles pagarem. E, aí, o que está acontecendo são as liminares de despejo

que estão sendo concedidas, e as populações que sendo despejadas.

Esse conflito é conhecido por todos, não é um caso só de São Paulo. E, muitas vezes, aquela pessoa que tentou buscar uma solução para a sua moradia através da intermediação do Poder Público, muitas vezes, constrói uma casa e a perde no ato da ação de despejo, na hora em que a liminar for concedida. Isso cria uma relação de violência muito forte. Quantos trabalhadores já morreram ao tentar defender a sua moradia no Brasil? O último caso foi o do pedreiro Adão Manoel da Silva que, na cidade de São Paulo foi morto pela Polícia Metropolitana.

Para concluir: outros instrumentos, como a questão de usucapião especial urbano que garanta que, diretamente, aquela pessoa que tenha a posse, possa garantir a sua propriedade e fazer como que essa terra que hoje não tem destinação social, que está servindo à especulação seja destinada à habitação.

Era só isso o que eu tinha a dizer. (palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Com a palavra a Sr.^a Flora Eujace Maranhão, da Articulação Nacional do Solo Urbano.

A SRA. FLORA EUJACE MARANHÃO: – Dando seguimento à apresentação das nossas propostas, eu colocaria aqui justamente a questão dos instrumentos que foram abordados pelo Luiz Paulo Ferreira.

Esses são instrumentos que o Poder Público dispõe para, concretamente, garantir a prevalência do interesse social e o exercício dos direitos urbanos na cidade. Portanto, assegurar que a população que habita na cidade possa, de fato, ter esses direitos garantidos, conforme foram listados desde o início da fala dos companheiros.

Dentre esses instrumentos, nós temos listado no documento, o imposto progressivo sobre os imóveis ociosos, impostos sobre valorização imobiliária, o direito de preferência na aquisição de imóveis pelo Poder público, o parcelamento e edificação compulsórios, a desapropriação por interesse social ou utilidade pública, a discriminação de terras públicas, o tombamento de imóveis, o regime especial de proteção urbanística, a preservação ambiental e o direito real de concessão de uso.

Nós sabemos que alguns instrumentos já existem na nossa legislação. Eles foram aqui abordá-los de uma forma que realmente dêem garantias à proposta do interesse social e que, portanto, assume no documento uma nova concepção. Quanto falamos na desapropriação, como foi colocado aqui pelo Luiz Paulo Ferreira, a proposta é restringir ao máximo a questão das desapropriações.

Portanto, quando se refere à questão da moradia, essa restrição fica das mais presentes no intuito de evitar que um indivíduo que possui a sua moradia – portanto, ele a tem para morar – a tenha perdido no momento em que é desapropriado e, na realidade, ele não possa, depois, partir para uma nova moradia para a sua família. Nesses casos, a desapropriação é a custo de mercado, sendo garantido que o pagamento dessa indenização pela desapropriação seja prévio e pago totalmente. Posso aqui colocar a questão nos termos em que foram postos na proposta.

“A desapropriação da casa ou da moradia somente poderá ser feita em caso de evidente utilidade pública, reconhecida em juízo, e diante de plena, integral e prévia indenização em dinheiro, de cujo depósito dependerá, também, a emissão provisória na posse do bem.”

Nesses casos, a restrição se faz mais presente. Também temos outras proposições com relação à questão da desapropriação, em que nós colocamos que as desapropriações por interesse sociais só poderão ser feitas mediante pagamento de indenização em títulos da dívida pública, resgatáveis em 20 anos e essa indenização será fixada até o montante cadastral do imóvel, para fins tributários, descontada a valorização decorrente de investimentos públicos. E a declaração de interesse social, no nosso entendimento, não é só na questão da habitação, mas fica colocada também na questão dos transportes e equipamentos sociais, modificando a atual concepção de “interesse social”.

Na questão da desapropriação por utilidade pública, essa restrição também se faz presente, evitando ao máximo que se utilize um instrumento que modifique a feição da cidade, buscando justamente que a cidade seja o local em que os seus habitantes tenham o livre acesso e a gestão nela. Então, essa desapropriação também sofre uma restrição, sendo paga à vista, mediante prévia indenização em dinheiro, considerado o valor cadastral do imóvel. Esse é um instrumento que apresenta três modalidades e, nessas, há uma restrição quando se refere à questão da moradia para residência – quer dizer, moradia única da família – e a questão referente ao interesse social, que é para garantia dos direitos das pessoas, do cidadão à cidade.

Quanto aos outros instrumentos, temos a questão da discriminação de terras públicas que hoje existe, mas que na realidade não tem aplicação ou eficácia. Então, propõe-se que essas discriminações sejam feitas pelo interesse social e acompanhadas sempre, nas proposições que vão ser colocadas das questões referentes à gestão democrática, ou seja, na gestão da cidade, qualquer encaminhamento que se dê, em termos de definir o espaço urbano e as condições de habitabilidade do cidadão, ele terá uma ingerência nessa gestão.

Há outros instrumentos, como a questão do imposto progressivo, que já foi colocado, e é um imposto sobre as terras que hoje se encontram ociosas e, portanto, não têm uma destinação social, que será taxado progressivamente. Existem formas que o poder público poderá utilizar, em cada caso, que serão reguladas por lei própria de cada município ou, dependendo da competência de cada poder, do município, do estado ou da União.

Passaria a palavra ao companheiro que vai dar seguimento à apresentação dessas questões ou instrumentos.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Concedo a palavra ao Sr. Inocêncio Uchoa, da Associação de Mutuários do Ceará.

O SR. INOCÊNCIO UCHOA: – Apenas para complementar as colocações dos companheiros anteriores, em relação ao regime imobiliário urbano. Na realidade, a única coisa que fica para complementar, no documento, é a existência de uma

nova forma de usucapião para os imóveis pequenos, as casas de moradia em que a metragem não passa de 300 metros quadrados. O usucapião continua existindo, conforme a legislação atual, mas no caso de moradia até 300 metros quadrados, o cidadão teria direito ao usucapião após 3 anos apenas, de posse mansa e pacífica. Realmente, é uma modificação substancial mas, como já se disse antes, é uma forma de garantir. O objetivo fundamental é que na Constituição brasileira se garanta efetivamente o direito de propriedade, o direito de moradia. Agora, gostaria apenas de salientar aos Srs. Constituintes, que há uma preocupação muito grande, de nossa parte, da parte dessa articulação, de colocar nitidamente na Constituição brasileira o direito de moradia, o que não existe na Constituição atual. Nesta, em nenhum momento se fala em habitação. Não existe nenhum artigo, nenhum dispositivo que determine, de forma clara, o direito de moradia ou mesmo habitação. Apenas no Capítulo “Da Ordem Econômica e Social”, no art. 160, quando trata do desenvolvimento econômico diz mais ou menos o seguinte: “o desenvolvimento econômico tem por objetivo realizar o social”. Então, pela Constituição, o que se pode deduzir de social? Uma situação em que o cidadão tenha salário, tenha habitação, educação, saúde, etc. Ora, deduz-se o direito de moradia, mas não existe de maneira clara esse dispositivo na atual Carta Magna. Então, o nosso objetivo, embora pareça extenso o nosso documento, é para se colocar de forma nítida e clara o direito de moradia, inclusive estabelecendo até certas determinações, certos limites, para que o Estado possa, de fato, aplicar esse direito.

De modo que era apenas isso, complementando as colocações dos companheiros com relação ao direito imobiliário urbano.

Inclusive, a próxima colocação é a questão do número de habitações. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Seqüenciado essa apresentação articulada, convido os Srs. Miguel Borges Leal, Agenor Dionísio da Silva e Mário Madureira.

O SR. MÁRIO MADUREIRA: – Sr. Presidente, Constituinte Manoel Castro, Sr. Relator José Ulysses, Srs. Constituintes:

Estão conosco aqui, fazendo parte deste nosso Movimento Nacional de Reforma Urbana, os companheiros Agenor Dionísio da Silva, da Federação dos Mutuários do Estado de São Paulo, e o companheiro Miguel Borges Leal, do Movimento Unificado de Favelas de São Paulo.

Vamos tratar, aqui, de um dos tópicos de um capítulo chamado “Condições de Vida Urbana”, que subdividimos em Política Habitacional e Serviços Públicos e Transportes. Para dar início a essa exposição, o companheiro Agenor Dionísio da Silva, da SAMET, é quem está com a palavra, se me permite o Presidente.

O SR. AGENOR DIONÍSIO DA SILVA: – Sr. Presidente, Sr. Relator, Srs. Constituintes e representantes do Movimento de Nacional de Reforma Urbana:

Gostaria de iniciar a minha explanação, relatando o princípio, o começo do problema da habitação no Brasil. Esse problema começou a se desenvolver no ano de 1886, com a construção do

cais do Porto de Santos, através do estímulo à migração desordenada, onde um dos fatores mais importantes era a mão-de-obra barata. A partir daí surgiu uma nova opção de moradia, que era e a favela. Portanto, a favela começou a se desenvolver no Brasil no cais do Porto de Santos, no ano de 1886 – portanto, está hoje com 101 anos.

Setenta e oito anos depois, o Governo militar tentou sanar esse crucial problema baixando a Lei nº 4.380, e, automaticamente, o Sistema Financeiro da Habitação e o extinto BNH, teoricamente, com o propósito de desenvolver um programa de habitação. No entanto, a intenção real era criar espaço para o mundo empresarial, tanto que essas empresas se multiplicaram, ao mesmo tempo aumentado o teto habitacional que, hoje, está em torno de 20 milhões de moradias.

Com a criação da Lei nº 4.380 – que mais à frente criava o FGTS –, o trabalhador trocou a sua estabilidade no emprego por uma moradia, porém, hoje, não temos nem moradia e nem estabilidade no emprego, apenas, temos aí, a rotatividade para o trabalhador. Esse é o prêmio por tentar fazer essa troca. Gostaria, aqui, de relatar algumas experiências e o conceito de moradia que temos hoje no Brasil. O conceito de moradia que está aí para nós, bem claro, é que o cidadão – é feita uma comparação justamente 101 anos depois –, para morar, não precisa de uma moradia, mas de um abrigo. E, dentro desse princípio eu até pergunto, hoje, por que 101 anos depois não se revelou o problema da favela, a quem interessa? Essa é a pergunta que deixamos no ar. Por que 101 anos depois não temos, nos orçamentos municipais, nem estaduais, um programa para a habitação, um orçamento específico para habitação? Então, está bem claro para nós que isso interessa só aos Srs. Governadores de Estado, porque essas verbas que seriam destinadas para a habitação vão ser aplicadas em outras coisas, inclusive campanhas políticas.

Assim, fica bem claro que a favela – gostaria de colocar até para os companheiros não residentes em favelas – só interessa aos governadores que estão aí, porque jamais eles vão preocupar em desenvolver uma política de habitação. E o que eles estão fazendo hoje? Uma média com a população, na maior demagogia, quando se fala de baixa renda. E, de baixa renda, hoje, aqui eu tenho uma plantazinha; pasmem os Senhores que isso aqui é uma moradia, isso é o que está escrito, é uma moradia. Agora, como podemos, aqui, respeitar o conceito de família, se as pessoas moram amontoadas, um em cima do outro, e vem o Governo dizendo que está fazendo moradia para o povo de baixa renda? O que nós temos aqui é o seguinte: a diferença que tem entre o barraco da favela, que é um galpão, e esse aqui, é que um é de madeira e o outro é de bloco. Essa é a única diferença, mas, para mim, continua sendo favela também. Para quem mora em conjuntos habitacionais, o conceito de moradia é esse: o cidadão deveria morar na fábrica. Como o patrão não permite que ele leve a família para descansar, dormir e viver conjuntamente na fábrica, eles criam esses núcleos-dormitórios, onde o cidadão vai apenas dormir. Então, se ele vai dormir, ele não precisa de escolas, de transportes, de creches, de segurança, de iluminação pública, de saúde e de lazer. Ao se criar um núcleo residencial, essas coisas vêm posteriormente. Por que vêm

posteriormente? É fácil da gente entender. Porque isso aqui dá voto. Quem botou o poste na rua tal? Foi o deputado tal. E, na época de comício, ele vem dizendo que foi ele quem botou o poste de iluminação, que foi ele quem fez a creche. A população que está participando desse processo precisa pensar, e esperamos que, através da participação popular, os Srs. Constituintes se sensibilizem para com este problema, e conjuntamente com a população que se dispõe a participar, vamos descentralizar essa política de habitação e essa política urbana. Não podemos ficar à mercê do Governo Federal e da União. Por que centralizar? Quem vive esse problema de fato, na realidade, não é o Prefeito no Município, é o Governador no Estado. Então, vamos conjuntamente desenvolver uma política de descentralização, com a participação da comunidade organizada. Era isso o que eu tinha a dizer. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Com a palavra o nosso companheiro Miguel Borges Leal, do Movimento Unificado de Favelas de São Paulo.

O SR. MIGUEL BORGES LEAL: – O companheiro Agenor falou coisas reais. Eu só queria indagar aos Constituintes aqui presentes e ao Sr. Presidente, por que a gente foi parar na favela? Porque a grande maioria dos moradores de favelas em São Paulo vem do Nordeste, vêm da roça, ou do interior do Estado de São Paulo, do País inteiro. Na roça a gente nunca teve apoio. Eu mesmo sou do Nordeste, do Piauí, lá é uma seca danada, se planta e não tem nada, o Governo não faz nada para ajudar a terra seca. Aqueles que moram numa terra boa, os riscos tomam, aqueles que têm dinheiro tomam e a gente fica sem nada. Então, a gente vem parar em São Paulo, mas é uma ilusão. Chegando em São Paulo – como o Agenor falou – não temos emprego e, quando temos, é de baixo salário. O Governo não tem essa preocupação de dar habitação. E eu digo mais, o Governo coloca o povo em segundo plano. Em primeiro plano são outras coisas, é o dinheiro mesmo, as usinas, etc. Então, está na hora de começarem a ver e a corrigir essas coisas.

Como fomos encaminhados a esta Subcomissão e estão todos discutindo isso aqui, e o que se pede aos Constituintes, é isso que estamos discutindo, é a nossa vontade, é o nosso anseio, é o nosso desejo, é aquilo que estamos sentindo na pele no dia-a-dia e queremos que seja colocado na lei: que tenhamos direito à habitação, para não acontecer o que está havendo por aí: a palavra "invasão" e a palavra "resistência" são crimes. Só que, para nós, crime é a palavra despejo. (Palmas.) A palavra criminosa é a palavra despejo, porque se a pessoa está morando mesmo em condições desumanas, por enquanto, estamos pelejando para melhorar, e o Governo ao invés de melhorar ele piora, tira da casa, da favela e joga na rua, para virar marginal. Daí vêm os marginais da vida, vêm as pessoas por aí falando só em bandidos e aquela coisa toda. Isso nos choca muito; a gente chega a chorar quando vê centenas de companheiros, em São Paulo e neste País inteiro, morando em condições subumanas, desumanamente, e brigando há tantos anos. Temos aqui uma companheira que conheço há muitos anos, a Constituinte Irma Passoni, que é

testemunha disso. Eu a conheço muito antes dela ser Parlamentar. Ela está junto com a gente nessa caminhada, mas todos os Parlamentares deveriam começar a ver isso. Para terminar, eu queria fazer um pedido: que dessem os nomes desses Constituintes safados que votam contra a gente, porque a gente vai ficar contra eles. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Convido para fazer parte da Mesa Eloy Pietá e Nazareno Afonso.

O SR. MÁRIO MADUREIRA: – Sr. Presidente, ainda há uma parte da nossa exposição, mas os companheiros já podem vir chegando, relativamente à questão da habitação, que me cabe, agora, apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Manoel Castro): – Com prazer o ouviremos.

O SR. MÁRIO MADUREIRA: – Eu gostaria de inicialmente dizer que nós todos aqui fazemos parte, como já deu para ver, de um movimento nacional heterogêneo, que é formado por representantes de entidades comunitárias, entidades de base, entidades de classes, enfim, diferentes formas de participação na sociedade, diferentes tendências, diferentes condições econômicas e sociais. E nós achamos que aí está uma das riquezas desta contribuição que hoje trazemos para os Srs. Constituintes, para este trabalho tão importante, que é o de passar a limpo este País, elaborando uma Constituição à altura dos tempos, contemporânea, moderna, que civilize minimamente as relações sociais neste País.

Eu gostaria de dizer que falo como membro deste movimento nacional, como membro da Federação das Associações dos Moradores do Estado do Rio Grande do Sul, que é uma entidade que tem 27 anos de existência, e também como Deputado Estadual que sou, muito recentemente, desde a última eleição.

Gostaria de começar dizendo que nós todos aqui trazemos a nossa homenagem aos Constituintes, em particular ao Presidente desta Subcomissão, o Constituinte Dirceu Carneiro, que conosco tem caminhado muito, em muitas lutas que temos realizado nos últimos anos. Assim como há outros companheiros, como a Constituinte Irma Passoni, e outros com os quais não temos tido um contato tão próximo, mas que acreditamos que podem ter um papel fundamental neste trabalho.

Quanto à questão da moradia, o nosso movimento nos últimos anos se estruturou muito nacionalmente, a partir não de uma entidade, mas de uma coordenação nacional de mutuários em inúmeras ocasiões, e estivemos no Congresso Nacional, estivemos realizando eventos, acontecimentos, trazendo proposições, participamos da comissão que foi encarregada de formular propostas de reformulação da política habitacional, temos idéias muito claras a respeito do que e por que não existiu uma política habitacional neste País, mas sim uma política financeira com pretexto habitacional. Temos uma clara noção do papel que desempenhou o Banco Nacional da Habitação neste contexto. Sabemos muito bem das raízes políticas, econômicas e sociais que determinaram este quadro, e que não cabe agora aqui mencionar.

Mas algumas coisas fundamentais precisam ser aqui citadas. Em primeiro lugar, há um problema de concepção. E claro que no regime autoritário a concepção que se estabeleceu foi a de que os recursos da população, os recursos do Fundo de Garantia, os recursos das cadernetas de poupança, que em grande média também são recursos da população, deveriam ser utilizados, ser centralizados postos nas mãos de meia dúzia de entidades bancárias, de empresas de construção, empreiteiras e especuladores de um modo geral, para construir um sistema financeiro e construir ou reforçar, ou fortalecer um setor industrial em detrimento da finalidade concreta que era atender necessidade de dar acesso à população à condição, de vida urbana, e à condição de moradia. Esta concepção é que tem que ser alterada em primeiríssimo lugar, nesta Assembléia Nacional Constituinte. É preciso que se estabeleça com toda a clareza o que não há na atual Constituição, que a habitação é um direito do cidadão, e que mecanismos assegurem efetivamente que isto não vai ser apenas uma retórica, que isto não vai ser apenas uma declaração de intenções?

É claro que o problema da moradia, da habitação, portanto, está referido não apenas à construção em si, não apenas à edificação de quatro paredes e um teto; há o problema da terra, há o problema da propriedade, como já foi dito aqui, e há o problema da democratização, da participação da sociedade, como vai ser dito logo em seguida.

Para que fique bem claro, a atual Constituição brasileira, a respeito de moradia, diz o seguinte no artigo que trata da propriedade – § 10 do art. 153: a casa é o asilo inviolável. Supõe-se que para haver o asilo inviolável, há que existir a casa para o cidadão. Aliás o **caput** do art. 153 é exatamente sobre o direito de propriedade. No § 22 assegura-se esse direito, mas é preciso que se assegure a todos e não apenas a alguns. No art. 160, que trata da ordem econômica e social, alínea III, fala na função social da propriedade; nós aqui já mencionamos que ela tem que ser convertida efetivamente, para que o direito à moradia seja respeitado. No art. 161 fala-se na desapropriação, e ela já foi tratada aqui; no art. 165, quando trata dos direitos do trabalhador – e aqui eu chamo a atenção para um ponto fundamental – fala-se no salário mínimo, e de modo sintético define-se que o salário mínimo tem que ser o suficiente para atender às necessidades básicas. Supõe-se que a habitação, que a moradia, que a casa, que as condições de vida urbana estejam entre as necessidades básicas do cidadão. "Necessidades normais" é a expressão utilizada.

Agora, um contraste. No art. 167, que trata das empresas concessionárias dos serviços públicos, que vão ser logo em seguida abordadas pelos companheiros que já estão à mesa, traz de forma analítica e detalhada, ao contrário de quando se fala em salário mínimo, onde só se diz que salário mínimo tem que ser capaz de satisfazer, conforme as condições de cada região, as suas necessidades normais e de sua família.

No art. 167 os Srs. vejam a diferença. A lei de explorar sob o regime das empresas concessionárias dos serviços públicos federais, estabelecendo a obrigação de manter o serviço; em seguida tarifas que permitam a justa remuneração do

capital, o melhoramento e a expansão dos serviços, e assegura o equilíbrio econômico e financeiro do contrato. Ora, por que não assegurar na Constituição que nós vamos fazer o equilíbrio econômico e financeiro do cidadão que compra uma habitação? Por que permitir que ele seja despejado por falta de pagamento? Por que permitir que as prestações aumentem mais do que seus salários? Há quem diga que a Constituição tem sido sintética, mas para os empresários do transporte coletivo está aqui colocada, em forma detalhada, no item seguinte, fiscalização permanente e revisão periódica das tarifas, ainda que estipuladas em contrato anterior.

Então, para garantir os lucros das empresas, esta Constituição foi feita; a nova terá que garantir o equilíbrio nas relações sociais.

E ainda se diz, no § 1º do art. 1º que todo poder emana do povo e em seu nome é exercido. Que isto de fato seja uma realidade, é a nossa mensagem para os Srs. Constituintes.

Descendo agora para a questão específica da habitação, para passar aos companheiros que vão tratar dos serviços públicos, quero dizer, então, que a primeira coisa que se tem que definir é que a habitação terá tratamento social e não puramente financeiro ou especulativo. Isto significa estabelecer claramente qual é o papel do Estado, qual é o papel da iniciativa privada, o que vai ser feito com as economias populares, o fundo de Garantia e as cadernetas de poupança que foram criados sob a égide da Lei nº 4.380, da lei que criou o próprio BNH, e o foram para promover a arrecadação de fundos que possibilitassem financiar exatamente o atendimento à necessidade de vida e moradia urbana. Por que isto ser entregue à iniciativa privada? A nossa proposta é de que se subtraia a participação da iniciativa privada na gestão dos fundos públicos e dos recursos provenientes da população destinadas a este fim; cadernetas de poupança geridas pelas instituições oficiais de crédito e não por sociedades de crédito imobiliário que têm praticado a maior especulação que já se viu neste País, exatamente com este instrumento, a caderneta de poupança.

Em segundo lugar, é necessário eliminar a possibilidade de que com recursos públicos ou do público, se subsidiem atividade de ordem mercantil privada na área da habitação.

Em terceiro lugar, é necessário destinar recursos orçamentários para subsidiar a infraestrutura nos casos das habitações populares das famílias de baixa renda, recursos orçamentários que não existem atualmente para este fim. É uma discussão importantíssima, que tem que ser travada, aqui nesta Subcomissão, na própria Comissão e, inclusive, no âmbito da Assembléia, porque afeta outros aspectos que são tratados em outras Subcomissões.

É necessário se estabelecer um conjunto de garantias ao cidadão, primeiro de acesso às condições de vida urbana e habitação; segundo, quanto à qualidade. Neste País, ademais de se ter especulado com as economias populares, e de se ter desviado os recursos para outras finalidades, praticou-se, um crime, talvez, tão ou mais sério, que é o de construir habitações de péssima qualidade. E a indústria da construção civil é a grande responsável por isto, evidentemente respaldada no autoritarismo desses anos todos da

ditadura, que impediram que a população fiscalizasse, cobrasse, exigisse e participasse, como nós queremos que seja feito daqui para frente.

É preciso estabelecer claramente que há limites para o reajustamento das prestações, e aqui entro num novo assunto correlato, os aluguéis. É preciso que não se tenha ilusão de que revisando uma lei de aluguel, vai se conseguir estabilizar o mercado imobiliário ou o problema habitacional. Os aluguéis têm que ser uma subseção de uma política habitacional; se esta política habitacional possibilita acesso à casa própria ou a lotes urbanizados próprios, reduz-se a necessidade de aluguéis, e por aí se pode estabelecer uma política equilibrada para este setor.

Não há tempo aqui, mas seria interessante que se pudesse comentar as últimas medidas: ao projeto Saulo Ramos, que está em debate, traz coisas terríveis como a volta da denúncia vazia, a possibilidade de revisão de todos os contratos – são mais de 50 milhões de brasileiros que vivem sob o regime da Lei do Inquilinato, é o maior de todos os contingentes no Brasil relativamente à sua distribuição pelas condições de moradia, são cerca de 10 milhões de contratos de locação – simplesmente o projeto possibilita que todos os contratos, independentemente da época da sua celebração, possam ser revisados. Isto não pode passar, assim como a volta da denúncia vazia. É claro que nós sabemos que há distorções também, como aluguéis que estão defasados, etc., mas há de se ter uma concepção global, se não há ordem nesta matéria.

Para encerrar, há que haver no plano constitucional, onde se fala em destinação de recursos orçamentários, a definição de uma prioridade para o atendimento daqueles 3/4, senão 4/5, pois 80% da população que são os que têm renda mais baixa e que ficaram excluídos de praticamente tudo que se fez até agora em matéria de habitação no Brasil, e que hoje encontram, como única maneira de resolver seus problemas, a pura e simples ocupação dos terrenos e dos conjuntos habitacionais que estão aí vazios, num acinte, num afronta a esta situação. É preciso estabelecer clara prioridade para o atendimento destas necessidades. A habitação é o bem mais caro que qualquer cidadão compra durante toda a sua vida, excluída, é claro, qualquer bem de destinação comercial; dos bens para uso, não há nada mais caro e, por isto, tão importante, por isto tão decisivo, por isto os jornais estão mostrando o que nós estamos vendo, a explosão urbana acontecendo.

Há que reduzir a possibilidade de a iniciativa privada operar livremente neste campo, restringindo a sua operação ao setor de alta renda, de média, alta para cima. Nós sabemos que vivemos uma economia de mercado, que não vão desaparecer as empresas privadas do setor, mas não se pode confundir os setores de baixa renda e a classe média – têm que ter um tratamento diferenciado. E mais diferenciado os de baixa renda, é lógico.

Queria encerrar dizendo isto: nenhum de nós aqui tem a ilusão de que o problema da habitação ou o problema urbano é um problema de saber; cada um aqui é capaz de sentar e escrever um anteprojeto de Constituição, explicando a maneira como melhor acha que deveria ser o mundo, a partir de agora; não é uma questão de saber,

não é um problema técnico, apenas é um problema de poder, é um problema de organização dos interessados, para defenderem os seus interesses. E é isto que nós, do Movimento Nacional pela Reforma Urbana viemos fazer aqui e continuaremos a fazer, durante o trabalho dos Srs. Constituintes, e depois, para que se assegure o avanço possível, neste momento, da História do nosso País. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós queremos agradecer a exposição feita pelo Mário Madureira, como também ao Constituinte Manoel Castro que presidiu os trabalhos até este momento, e passaríamos a palavra ao Eloy Pietá, para fazer a sua exposição.

O SR. ELOY PIETÁ: – Sr. Presidente, Constituinte Dirceu Carneiro, Sr. Vice-Presidente, Constituinte Manoel Castro, Sr. Relator José Ulisses de Oliveira, Sr. e Sr^{as} constituintes, e demais presentes:

Como participante, a nível de Estado de São Paulo, do Movimento pela Melhoria dos Transportes Coletivos, e a nível nacional, deste Movimento Nacional pela Reforma Urbana, coube-me a tarefa, junto com o companheiro Nazareno Afonso, de apresentar as grandes propostas acumuladas pelo Movimento pela Melhoria dos Transportes Coletivos Urbanos, fundamentalmente nos últimos 10 anos, que se resumem na necessidade de adaptar o sistema de transportes coletivos urbanos, que é um serviço público essencial, ao desenvolvimento da realidade econômica e social do Brasil. Nós começamos em 1976, porque a partir daí, numa nova fase, o Movimento pela Melhoria dos Transportes Coletivos teve um impulso, que não foi gerado, como muitas vezes nós tivemos que ouvir, pela agitação das milhares de lideranças espalhadas por todo o Brasil, deste tipo de movimento. Foi gerado fundamentalmente pelos acontecimentos da vida social e econômica do Brasil, alguns aqui já citados, como por exemplo, o imenso crescimento da população urbana, que chegou de 1950 até 1980, de 36,7% até cerca de 70% de tal modo que sente que, principalmente nas grandes cidades, o índice **per capita** das viagens é muito maior do que nas pequenas cidades.

A demanda do transporte coletivo, com o espalhamento da cidade se tornou tão essencial quanto o serviço de água, de luz elétrica, de abastecimento, e tantos outros serviços públicos vitais.

Outro dado, Srs. foi a crise econômica que começou a se manifestar a partir de 1974, onde todos nós nos lembramos do choque do petróleo, que teve uma aguda recessão nos anos de 1981 a 1983. Então, por que o ano de 1973 começa a fazer viver os movimentos de transportes coletivos? Porque no final da década de 70 e início da década de 80, há os grandes quebras-quebras no Rio de Janeiro, São Paulo e na Bahia, manifestações espontâneas que reuniram, no Rio e São Paulo, cerca de 60 mil pessoas, porque a população tinha sua renda rebaixada, o alto índice de desemprego, naquela época, a população crescia enormemente na cidade, e o serviço de transporte coletivo tinha uma estrutura que ainda tem até hoje, que não atende à necessidade social. Por isso é que as grandes propostas dos movimentos procuram romper essa estrutura. Ao mesmo tempo em que há os movimentos espontâneos de

que falei – milhares deles pequenos, em todo o País, até em pequenas cidades – existem também os movimentos organizados, dos quais nós fazemos parte. Esses movimentos organizados em todas as capitais brasileiras, em cidades de porte médio e, inclusive, em pequenas cidades, assumem formas variadas, como associações e federações de moradores – por exemplo, a FAMERGE, e FRACABE, aqui presentes – que procuram liderar a luta pela transformação na área desse serviço público.

Outras formas, como as diversas associações de moradores, as associações de transportes coletivos, associações específicas que surgiram com essa finalidade, as comissões de transportes, que não têm registro, não têm nome, mas são milhares, inclusive algumas que começam a desenvolver uma articulação estadual e nacional, às vezes, até estimulados pelo poder público, em anos recentes, ao notar essa realidade, a EBTU e a NDP, de nível nacional, estão organizando o 2º Encontro Nacional de Participação Comunitária em Transportes Coletivos; também a Câmara Metropolitana de Transportes da região metropolitana de São Paulo, e inúmeros conselhos municipais de transportes coletivos.

E o movimento, Srs. e Sr^{as}, avançou daquele início de 1976 para uma série de propostas a nível municipal, estadual e nacional, que vão da participação da gestão dos serviços da definição dos investimentos, até à elaboração de planos de transportes coletivos feitos pelos movimentos de transportes coletivos, que vão também ao nível da participação na formulação das leis, como estamos aqui agora, e estivemos em tantos e tantos locais; não eu, mas companheiros de luta de transportes coletivos, propondo leis no Estado de São Paulo e em tantos municípios de todos os estados do País. Também é fundamental, para nós, a questão de política tarifária.

Para apresentar as grandes propostas acumuladas, nacionalmente, pelo Movimento de Transportes Coletivos Urbanos, vou passar a palavra ao Nazareno Afonso, que vai colocar as grandes bandeiras de nosso Movimento neste momento decisivo, nesta oportunidade excelente dada pelos Srs. Constituintes. (Palmos.)

O SR. NAZARENO AFONSO: – Sr. Presidente, Dirceu Carneiro, Sr. Vice-Presidente, Manoel Castro, Sr. Relator, José Ulisses de Oliveira.

Venho aqui com uma experiência de quase dez anos de assessoria técnica aos movimentos e associações de usuários de transportes de São Paulo, que me permitiram elaborar uma tese de mestrado sobre esse tema na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Participo também de outras entidades, como do Centro de Documentação Popular, e do Centro Pastoral Vergueiro, e sou Vice-Presidente do Sindicato dos Arquitetos de São Paulo.

O que venho trazer aqui, da parte do Movimento, da experiência de todos esses anos, em primeiro lugar é uma afirmação de que vivemos uma calamidade pública nos transportes deste País. Andar de transportes é considerado pelos movimentos, é considerado por qualquer trabalhador com quem a gente tenha condição de ter uma conversa, como uma violência cotidiana; é uma violência sistemática, quase como uma tortura diária, o que o trabalhador vive dentro do

sistema de transportes neste País inteiro. Essa responsabilidade, os movimentos atribuem claramente ao poder público que durante todos esses anos tem se tornado omisso e, às vezes, conivente com essa situação e esse quadro dos transportes no País. Esse quadro tem obrigado, como o Elói falou, a reações de autodefesa que chegam ao absurdo de levar a população aos quebras-quebras. Esses movimentos têm obrigado a população a ocupar horas e horas do seu tempo para se organizar, reivindicar e se fazer presente dentro dos órgãos públicos, um espaço conquistado ponto a ponto, passo a passo, dentro desses órgãos. É um trabalho duro que vem crescendo, não só no sentido da reivindicação localizada, que é a melhoria da linha no local, mas passando efetivamente para propostas, que possam levar, de forma mais concreta, à solução do sistema de transportes.

A avaliação que o Movimento faz é que a política levada pelo Governo tem como objetivo básico a acumulação do capital. E isso ela se mostra, como? Numa política onde aloca mais de 90% dos seus recursos em sistemas que garantam grandes obras públicas. Temos um investimento imenso neste País nos últimos dez anos – para citar um período – no sistema de alta capacidade, que tem carreado todo esse volume de recursos, enquanto o sistema de ônibus, que na realidade carrega 80% ou mais dos trabalhadores neste País, não tem o menor recurso nessa área e é controlado por um setor capitalista, hoje, que não tem se modernizado e tem-se mostrado incompetente, tem-se mostrado sem nenhuma iniciativa efetiva de vir a se mostrar capaz de se responsabilizar por operação do sistema de transporte, que são os empresários de ônibus.

Então, a nossa proposta, a nossa posição, em primeiro lugar, é que os usuários não reconhecem os empresários de ônibus como reais, como capacidade técnico-administrativa de prestar esse serviço. Aachamos, também, que o poder público tem-se mostrado incompetente.

Nossas empresas públicas têm-se mostrado, de forma cabal, como locais de empregos, cabides de empregos, instrumentos políticos, castelinhos que defendem seus recursos, cada um no seu canto. Não existe uma articulação institucional, cada empresa tem o seu dinheiro, o Governo aloca dinheiro carimbado. Não temos, por exemplo, autonomia dos Estados e Municípios, quanto à alocação de recursos. O dinheiro vem de Brasília fechado, carimbado e, às vezes, não vem só de Brasília, vem do FMI, vem a nível internacional, quando a gente implanta o trem japonês em Porto Alegre, quando a gente aloca recursos em Belo Horizonte, acho que é o trem francês lá, quer dizer, enquanto temos uma indústria ferroviária nacional, 80% ociosa neste País, é um absurdo imaginar uma indústria de capital basicamente nacional e público, como a Marfesa e a Cobrasma, com 80% ou mais da sua capacidade industrial ociosa.

Esse posicionamento é fundamental e estrutural na nossa proposta, e nesse sentido, também queremos colocar a questão da atuação do Poder Legislativo neste processo. O Executivo, pela centralização de poder que tem hoje, tem colocado totalmente fora do processo decisório o Poder Legislativo, e isso tem comprometido, efetivamente, o resultado da política de transporte, por-

que o Poder Legislativo é um Poder muito mais próximo do povo, eleito diretamente. E, os planos de transporte, os investimentos e a implantação devem passar por aprovação legislativa.

Nesse sentido, gostaria de elencar as propostas que o nosso Movimento Nacional pela Reforma Urbana, que congrega vários movimentos de transportes – que esperamos, e vamos trabalhar para que se multipliquem nesse período – defende em primeiro lugar o monopólio público do sistema de transporte: Defendemos com todas as letras esse monopólio e achamos que isso é possível que os recursos existem. Aqui não há espaço para justificar, mas há estudos técnicos mostrando que apesar de dizerem que não existem recursos para viabilizar a estatização completa do sistema de transporte isso, é irreal, pois existem condições técnicas, desenvolvimentos técnicos efetivos no País, acumulados em vários Estados, e mesmo na EBTU, que têm condições de capacitar, tecnicamente, desde uma pequena prefeitura até o Estado, para viabilizar a estatização global do sistema.

Agora, achamos do mesmo jeito que essa estatização, não pode se dar sem controle social, e o controle social, para nós, se coloca de uma forma muito clara. Em primeiro lugar, todos os planos, projetos e alocação de recursos têm de ter aprovação legislativa; se não tiver essa aprovação legislativa, permitirá desmandos e absurdos como hoje vivemos em São Paulo, quando o prefeito inventa trezininho, túneis, do jeito que ele quer e tudo bem, não existem planos, não existe nada que sustente uma posição desse tipo. Então, tem que ter os planos de transporte e os recursos têm que ser transformados em lei e aprovados pela legislação. Da mesma forma, as entidades populares e dos trabalhadores de transportes têm de estar presentes nesse processo de decisão, elas têm que ser ouvidas, têm que estar presentes, e elas têm condições hoje, claras, técnicas, em todo País, para assumir esse lugar, e têm demonstrado, como o Elói colocou, em várias instâncias, onde se sentam junto com qualquer técnico, com qualquer membro do Governo e elaboram as propostas e tem condições de encaminhá-las.

Outra coisa é que nesse processo e nessa linha de pensamento colocamos, de imediato, que a Constituinte deve vetar todo e qualquer subsídio ao setor privado que preste serviço público. Isso é fundamental para que não se permitam brechas nesse processo de transição de um sistema operado fundamentalmente pelo setor privado para o setor público.

Outro ponto que é fundamental para o Movimento, é a questão tarifária. A tarifa, que em 1938 chegou a ser fixada em 3% do salário mínimo, depois foi fixada a 6%, hoje chega a ser 30% do salário mínimo. É impossível se imaginar que um trabalhador vá ter de assumir, indefinidamente, essa responsabilidade pelo custo global do sistema de transporte. Hoje, o empresário de ônibus é financiado exclusivamente pelo trabalhador, não tem dinheiro público lá dentro, a não ser o sistema viário. Nossa proposta é de que as tarifas se limitem a 6%, e para não mostrar que essa proposta é simplesmente de envidação do Poder Público, colocamos a necessidade de formar um fundo econômico-financeiro, administrado pelos municípios e Estados, para cobrir essa dife-

rença entre o valor do custo do transporte e o da tarifa. Com isso, estamos colocando o seguinte: se este País avançar para os direitos sociais e tiver um salário mínimo justo, esse fundo desaparecerá nesse momento, porque no instante em que o salário mínimo cobrir os 6% do custo de transporte, estaremos com um salário mínimo decente, embora ainda não nos níveis que o movimento social defende.

Gostaria de encerrar, colocando aos Srs. Constituintes o posicionamento dos movimentos populares de transporte deste País, no qual tivemos que centrar mais em algumas experiências localizadas, mas que tem fôlego, que cresce, e que está se mostrando, de fato, como alternativa real de se fazer presente na gestão da cidade e das coisas públicas.

Era isso, muito obrigado. (Palmas.)
O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos aos expositores Eloy Pietá e Nazareno Afonso, e passamos imediatamente para os próximos dois, Juscelino Silva Neto e Sérgio Andréa, que fazem parte do mesmo bloco de expositores.

O SR. JUSCELINO SILVA NETO: – Sr. Presidente, nobres Constituintes, e demais presentes: Quando estamos interessados em colocar as questões urbanas aqui, na Constituinte, é porque achamos que temos condições reais, hoje, de um ordenamento jurídico capaz de resolver os problemas que o nosso povo está vivendo – basta a vontade dos Constituintes. Quando a gente vê que, hoje, milhões e milhões de pessoas passam fome neste País, milhões e milhões de pessoas são jogadas na rua, há assaltos e insegurança, principalmente nos grandes centros urbanos, que traumatizam a população, não entendemos de outra forma senão que o Poder Público, o Governo, principalmente, nos últimos vinte e poucos anos, só se preocupou com a acumulação de riquezas e com os grandes capitalistas; isso fez com que os 5% mais ricos da população ficassem cada vez mais ricos e a imensa maioria ficasse mais pobre, trazendo os problemas sociais que estamos vivendo atualmente.

Hoje, no Brasil, notamos que não há nenhum projeto de habitação claro. Antigamente, as áreas mais reacionárias da sociedade brasileira colocavam a questão da invasão como alguma coisa que a sociedade não apoiaria – hoje é uma realidade. Sou da Região Leste de São Paulo, sou do Movimento dos Sem-Terra, e noto que toda a população do Leste de São Paulo apoiou as invasões que ocorreram, de aproximadamente 40 mil famílias e, embora não tenha o número preciso, mais de cem mil pessoas envolvidas diretamente na ocupação de terrenos públicos, de terrenos ociosos.

Isso demonstra que o problema da habitação no Brasil, não é mais um problema da classe que antigamente se dizia menos privilegiada, mas é de toda a classe assalariada, pois praticamente todos os assalariados, hoje, estão sem condições de pagar um aluguel.

O momento é propício para serem feitas modificações. Para isso, nossos Constituintes têm de aprovar leis. De outro lado, a sociedade civil deve participar do processo de execução dessas leis. Os princípios gerais estão colocados no nosso documento, constituem matéria da Constituição Federal, a ser regularizada pelos poderes locais,

ou seja Câmara dos Vereadores e dos Deputados estaduais.

Para se mudar esta realidade, é necessária a participação da comunidade. É importante que a sociedade civil participe na defesa destes princípios que consideramos fundamentais. Como se dá essa participação? Através de suas associações e organizações próprias.

O Poder Público, por não responder aos anseios da população, está hoje desprestigiado, principalmente o Parlamento. As instituições brasileiras estão completamente falidas do ponto de vista da credibilidade social.

É necessário, no processo de ordenamento da nova sociedade, que, esperamos, a Constituinte vai fazer, a participação da comunidade, inclusive na elaboração das leis. Os poderes constituídos têm de participar junto com a comunidade no novo ordenamento social. Só assim será possível mudar as regras do jogo. Do contrário, iremos ter explosões sociais gravíssimas, que, de uma certa forma, já estão acontecendo.

A maior de todas as leis é a da sobrevivência. Ninguém é capaz de contê-la, nem os regimes duros. É ela que faz, muitas vezes, o povo ocupar terrenos nas cidades, contra a própria lei constituída porque é uma lei irreal, não corresponde à necessidade efetiva da população no momento atual.

Para se ter uma idéia dessa acumulação de riquezas e especulação imobiliária, uma cidade como São Paulo deve ter, hoje, por volta de 40% de suas terras não construídas. Isso significa que as terras particulares da cidade viraram um grande investimento, como se fosse uma caderneta de poupança, isto é, uma forma de rendimento de dinheiro.

Nosso projeto é no sentido de corrigir essas distorções. Do nosso ponto de vista, a propriedade deve ser vista em todos os níveis de interesse social. Mesmo sendo administrada, no sistema capitalista, pelo particular, o objetivo maior da propriedade deve ser o de atender às questões sociais. Não há lei de propriedade abstrata, como estamos vendo hoje, quando se diz: "Eu tenho a lei, a terra é minha, eu sou o dono", como se fosse um senhor todo-poderoso; como se Deus tivesse descido do Céu e colocado aquela terra em suas mãos.

Historicamente, essa terra pertence ao povo. Quando se analisam as questões sociais, o fazemos dentro de um contexto histórico: o mundo foi dividido e subdividido, e assim foram se acumulando as riquezas. Segundo a lei do desenvolvimento da humanidade, as terras e as propriedades têm que estar a serviço da coletividade, sejam elas administradas pelo Poder Público ou pelo poder privado.

Reafirmamos que o nosso projeto de participação popular e de construção democrática da cidade é no sentido de colocar a comunidade junto aos poderes constituídos no ordenamento do sistema urbano em geral. Obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição e passamos imediatamente à outra.

O SR. SÉRGIO ANDRÉA: – Sr. Presidente da Subcomissão, Constituinte Dirceu Carneiro: Srs. Constituintes; representantes de entidade aqui presentes:

Represento a Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro, a FAMERJ, e faço parte, também, do Movimento Nacional pela Reforma Urbana.

Para nós, da FAMERJ e do Movimento Nacional pela Reforma Urbana, é motivo de grande satisfação ter, na Presidência desta Subcomissão e ao falar exatamente sobre o tema de gestão democrática, o Constituinte Dirceu Carneiro, S. Ex.^a, naquele período ainda mais difícil, que foi o da ditadura, como Prefeito da Cidade de Lages, em Santa Catarina, iniciou um trabalho de renovação da gestão democrática dessa Cidade. Todos conhecem o livro "A Força do Povo", que era o lema da administração do Constituinte Dirceu Carneiro.

Queremos exatamente trabalhar nessa direção. Não faz sentido, por tudo que já foi aqui exposto, que as nossas cidades continuem sendo geridas da forma mercantil e autoritária como têm sido ao longo do tempo. A produção é social, mas a apropriação é privada. Os serviços, os bens e os equipamentos existem, mas não são colocados à disposição de todos. O quadro de nossas cidades é o de uma cidade sadia, de um lado, provida de bens, equipamentos urbanos e comunitários; de outro lado, o de uma cidade doente, sem esses equipamentos e serviços.

Esse seria um fato meramente formal e acadêmico, se, ao lado da cidade doente, não morasse a absoluta maioria da população brasileira, representada por milhões e milhões de famílias.

É preciso repensar a administração da cidade. Gestão democrática da cidade não é só um Legislativo funcionando mais e melhor, pois este funciona mal, desde as Câmaras municipais, que aprovam leis, como por exemplo, de zoneamento urbano, resultado da pressão dos donos da cidade: construtores, incorporadores, banqueiros, donos de terras; e aprovam leis de zoneamento urbano à revelia e ao arrepio do interesse do conjunto da população.

Não é discurso. Hoje, na Câmara de Vereadores do Município do Rio de Janeiro, os companheiros estão fazendo um protesto e um trabalho. Existe um anteprojeto de um vereador, no sentido de que a Lei de Desenvolvimento Urbano, entre outros itens, permita a remoção de favelas. Ele amplia o prazo para os loteadores que não cumpriram com a obrigação prevista pela Lei nº 6.766, permitindo-lhes continuar a se utilizarem desses expedientes. Essa legislação propõe, também, a construção de espigões em qualquer lugar e sem nenhum controle.

Há especulação com a terra, sobretudo naquelas áreas onde o serviço público e o equipamento urbano foram levados com o dinheiro da população. Nas nossas cidades, o custo é sempre socializado; a apropriação é que é privada. O custo é sempre socializado, porque é o resultado do pagamento de impostos por parte de toda a população. Mas a apropriação é dirigida para os estratos de mais alta renda e por aqueles que se apropriam e que têm lucros exorbitantes.

Gestão democrática de uma cidade significa acabar, de uma vez por todas, com a impunidade, que vem ao longo de tantos anos sem ser resolvida, sequer equacionada. Outros falaram de empresas, de liquidação extrajudicial, da luta da habitação, esses seriam ótimos exemplos. Está nos jornais recentes que o grupo da Delfin, do Sr. Ronald Levinsohn passa a ser credor do Governo

Federal. O Consultor-Geral da República diz que não assina o cheque, no que está muito certo. Apesar da legislação criada, permitindo que o passivo fosse congelado e o ativo, reajustado, houve discussões dessas empresas com liquidação extrajudicial.

Há aspectos que não são tema da gestão democrática da cidade, mas são matéria de Direito Penal.

A gestão democrática da cidade significa o acesso à informação, ter direito a saber o que vai acontecer na sua cidade, na sua vila, no seu bairro, no seu Estado; o que vai ser construído para o desenvolvimento da cidade. Não para ter participação exclusiva, mas para ter direito à participação.

O Movimento Nacional pela Reforma Urbana não pretende ter nenhum tipo de privilégio ou exclusividade na gestão democrática da cidade, mesmo porque não seria uma gestão democrática. Desejamos e exigimos ser reconhecidos como participantes, como representantes, como atores do que se passa na cidade. Cada um de nós, no conjunto da população, é o construtor da cidade e o responsável pelo seu ordenamento e pela sua vida. As cidades sem as populações e sem a participação produtiva dos seus trabalhadores e do conjunto da população não são de nada.

Temos propostas concretas no sentido da mudança imediata dos métodos de se fazer política nas cidades. É preciso que a gestão democrática seja uma realidade e deixe de ser discurso, deixe de ser participação em grupo de trabalho para reformular sistemas que nunca são reformulados – vide o Sistema Financeiro de Habitação.

Gestão democrática, para nós, significa o respeito a cada cidadão, a todos os segmentos sociais e a todas as representações. É preciso que a lei obrigue o poder municipal a ter um plano de uso e de ocupação do solo urbano e do transporte. É preciso que a lei permita a participação popular em diversas instâncias. É preciso que a lei preveja formas de audiência de participação popular. É preciso que a lei possibilite a participação da iniciativa popular para mudar a legislação municipal. É preciso que a lei possibilite o veto a uma lei municipal e que esse mesmo veto seja submetido ao referendo popular.

Vejam que há um encadeamento. É possível a população apresentar uma iniciativa de lei – não está assegurado que essa lei será aprovada. É possível que a população vete, mas não está assegurado o veto; ele será submetido ao referendo popular.

São formas de se concretizar a gestão democrática, que não pode estar ao sabor do representante municipal, mesmo eleito, para modificações, nem ao sabor daqueles eleitos representantes legislativos, até porque sabemos quantas deformações existem em nossos processos eleitorais.

A participação da população não é uma dádiva: é um direito. Por isso, ela precisa estar escrita na Constituição, de maneira a ser auto-aplicável e regulamentada. O que está na Constituição deve ser transformado em lei ordinária e com prazo determinado. Do contrário, as Constituições são tão gerais quanto inócuas: "Todos são iguais perante a lei" ou "Todos têm direito à habitação". Sem uma lei ordinária complementar e sem me-

canismos que assegurem a participação, isso é absolutamente inócuo.

Finalmente, é preciso que, quando o representante do Poder Executivo, em qualquer nível, descumprir a lei, a população tenha uma forma de questioná-lo judicialmente. Isso deve estar expresso no controle social. Esse representante deve dar conta, ao povo, da utilização de recursos públicos, porque ele foi colocado lá pela população. E não pode ser só ao final de 4 anos, mas num processo democrático, pois a democracia não deve ser só representativa: tem de ser participativa. Na prestação de contas, reduziremos muito a impunidade reinante.

Gostaria da atenção especial dos Srs. Constituintes para o seguinte: nós, enquanto movimento popular, não viemos ameaçar ninguém, mas debater e expor nossas idéias. Se na nova Constituição não forem operadas mudanças significativas que abram a possibilidade de participação e que diminuam a segregação em que vive hoje grande contingente da população nas cidades, então não teremos compromisso com essa nova Lei Magna. Só assumiremos compromissos com as mudanças e as transformações. A população poderá desobedecer, mesmo porque os poderosos já desobedecem há muito tempo. O Presidente da FIESP, em pleno Plano Cruzado, declarou que iria fechar fábricas, despedir operários e aumentar preços, e nada lhe aconteceu! Ao contrário, os preços foram majorados, e o Plano Cruzado terminou com o congelamento.

Sr. Presidente, Srs. Constituintes, nosso compromisso é com as mudanças necessárias e fundamentais. Não vamos mudar a modalidade do regime, mas é preciso que esse regime tenha abertura para as gritantes necessidades sociais. Se isso não mudar, não teremos compromisso com a nova Constituição. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Agradecemos a exposição feita.

São 12h45min. Propomos suspender a reunião, pois há um dispositivo regimental que proíbe o funcionamento simultâneo da reunião da Subcomissão com a sessão do Plenário da Assembléia Nacional Constituinte, que reabre às 14:00h. Para não entardecer muito, proponho que retomemos às 15:00h, dando tempo para o ato, quando então voltaremos para debater até a hora que for necessário.

O SR. ELOY PIETÁ: – Eu queria encaminhar para a Subcomissão este documento que foi tirado pelo conjunto de entidades que participam do Movimento Nacional pela Reforma Urbana. Eu trouxe uma cópia para cada membro da Subcomissão, porque, inclusive, parece-me fundamental que todos tenham acesso a esse documento, já que uma parcela bastante reduzida dos Constituintes desta Subcomissão efetivamente assistiu ao conjunto da exposição desse movimento.

Ao entregá-lo, ressalto uma coisa que foi já apontada por outros companheiros, que é o fato de que esse documento foi produzido, e não é por acaso que deu tanto trabalho, por um conjunto de entidades de natureza, inclusive, bastante diversa: entidade de moradores, entidades representativas de classe, diferentes tendências políticas e diferentes Estados e realidades, portanto, regionais.

Essa característica do documento dá unia importância, porque significa uma junção de forças que estão presentes apoiando aquilo que foi exposto aqui, nesta manhã.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim, queremos cumprimentá-los por terem conseguido este avanço significativo.

Tenho certeza que isto significa muito mais, aqui na Subcomissão, do que se fossem fragmentos; apresentando-se a idéia do conjunto, têm-se muita força e muito peso.

Queria, também, registrar que todas as exposições estão sendo gravadas, vão ser imediatamente colocadas em textos e publicadas no **Diário da Constituinte**, e claro que a apresentação de documentos, formalmente organizados, ajuda, facilita o trabalho da Subcomissão. Quero, ainda, registrar que hoje é o último dia em que os Constituintes podem entrar com iniciativas de contribuição para a Constituição, para a formulação da nova Constituição, daí um certo atropelo, hoje, na Casa, onde deverão entrar milhares de propostas, pois é o último dia. De modo que neste também é um dos motivos porque todos andam circulando bastante.

Suspendemos, então, os trabalhos e aguardamos às 15h.

(A sessão é suspensa às 12h40min e reaberta às 16h8min.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estamos reiniciando os nossos trabalhos e com aquela circunstância que já tínhamos comentado hoje de manhã, de que hoje é o último dia em que o Constituinte pode apresentar, no plenário, as suas propostas; de modo que hoje estão entrando milhares delas. Muitos companheiros nossos já vieram aqui e voltaram para encaminhar os últimos detalhes.

Mas, vamos continuar o nosso desempenho aqui, até porque este material todo, como eu já havia falado, vai ser publicado no **Diário da Constituinte ipsis litteris**, e esta é a última audiência pública. A Subcomissão, agora, vai se reunir internamente para tratar detalhadamente de todas as propostas que foram feitas durante essas audiências e para o Relator colher, dos participantes desta Subcomissão, as idéias e processar, finalmente, o relatório, que deve ser apresentado neste plenário, já na sua primeira versão, na segunda-feira.

De modo que, neste final de semana, todos vão se dedicar inteiramente à elaboração desse relatório, que deverá conter tudo, praticamente, que passou por aqui nesse período.

Continuaremos, então, convidando a Associação dos Inquilinos do Rio de Janeiro, pelo Sr. Georgis Georgis, para fazer parte da Mesa; a Associação dos Inquilinos da Ceilândia, na pessoa de Ipaninona Rodrigues da Silva; a Confederação Nacional das Associações de Moradores – CONAM –, pelo Sr. João Bosco e a Federação das Associações de Moradores do Estado do Piauí, pelo Sr. José Anselmo de Oliveira.

Com a palavra o expositor da Associação dos Inquilinos do Rio de Janeiro.

O SR. GEORGIS GEORGIS: – Sr. Presidente, Dirceu Carneiro, Sr. Vice-Presidente, Constituinte Manoel Castro, Sr. Relator, José Ulisses de Oliveira, colegas, companheiros e companheiras aqui

presentes. Antes de iniciar, gostaria de fazer uma rápida apresentação da nossa Associação dos Inquilinos do Estado do Rio de Janeiro.

Ela tem uma história que remonta há cerca de 15 anos, quando eu era, ainda, universitário da UFA (?), onde instalamos uma espécie de comissão para levar à opinião pública o sofrimento, a perseguição, toda uma fórmula que o regime antigo, que está aqui perto de nós e todos nos lembramos, fazia.

Disso nasceu a idéia de que levássemos à comunidade as informações e soubéssemos qual a sua opinião e o que poderíamos recolher dela. A idéia foi aflorando até 1979, mais ou menos; em 1981 nós a lançamos, mas não foi feliz, porque havia, ainda, o resquício do AI-5 e a perseguição – e modéstia à parte, fui um dos também beneficiados, em várias vezes, com a prisão e com perseguições policiais, etc.

Fundamos, então, a pedido e mesmo por recomendação da OAB, do Rio de Janeiro, pelo Dr. Artur Laving a Associação dos Inquilinos do Edifício Nacional, onde moro há 13 anos, e que é uma miniatura do Brasil em todos os sentidos.

Lá tentamos, novamente, a fundação da Associação dos Inquilinos do Estado do Rio de Janeiro, que foi conseguida no ano passado, quando o Plano Cruzado estourou, começando, aí, a nossa luta.

Gostaria de dizer a V. Ex.^{as} antes de entrar na nossa proposta, que quem não tem fé, quem não acredita, quem não tem amor a uma coisa, jamais conseguirá a vitória ou o sentido da vida quando procede, quando trabalha, quando produz.

Resistimos, mas no dia 17 ou 19 de maio do ano passado, ao meio-dia, na minha casa, 10 elementos ligados ao síndico, ligados a elementos de fora, sem citar aqui a origem étnica, tentaram um assassinato. Isso é só uma demonstração de quanto à questão do inquilinato tem valor e importância para o capitalismo.

Depois da descolonização da África chamada portuguesa, a questão do Oriente Médio e próximo, o dinheiro do capital vem se deslocando para São Paulo e, grande parte, para o Rio de Janeiro.

Para mim, como estudioso de problemas orientais, como sociólogo e historiador, essas coisas não escapam.

Gostaria de levar ao conhecimento de V. Ex.^{as} a importância da questão da propriedade, da questão do aluguel, como é vista a questão da remessa de lucros para fora, porque, pelo menos na nossa cidade, Niterói, no Rio de Janeiro, pode-se acreditar, há remessa de lucros para fora. E isso, Srs. Constituintes, como V. Ex.^{as} sabem, importa tanto ao capitalismo hoje, quanto à questão da informática.

Nesse sentido, conseguimos formar a idéia da Ação dos Inquilinos e viemos lutando até o presente momento: tivemos apoio da OAB, que desistiu e novamente ingressou, e, hoje, nos encontramos com D. Sônia Saturnino Braga, que faz parte dessa Comissão, e Irineu José de Souza, ambos Vereadores do PDT, da Câmara Municipal de Niterói.

Tivemos apoio integral dos 17 Vereadores do PMDB da Câmara Municipal de Niterói, e a idéia está indo para a frente.

Apenas um parágrafo para V. Ex.^{as} refletirem: na época do Governador Leonel Brizola, ele afastou o delegado Celso Miranda, com 45 policiais,

da 7ª Delegacia de Niterói, e os depoimentos – podem acreditar – até hoje não foram efetuados. Quem quiser pode fazer essa pesquisa. E por quê? Porque para qualquer tipo de liderança que surge, qualquer tipo de grito, qualquer movimento de cunho popular, acontece logo esse fenômeno chamado bloqueamento e até assassinato, e isso não é justo.

Esse fenômeno não é distante do Araguaia, do Ceará, de São Paulo, de Jânio Quadros, ou do centro do Brasil; por trás de tudo isso há elementos que sustentam uma posição do capitalismo, tanto nacional como internacional.

Para isso, elaboramos uma proposta chamada Consolidação da Lei do Inquilinato.

Em face de pronunciamento de governantes como o representante do Governo, Dr. Saulo Ramos. Procurador-Geral da República, sobre a questão da volta da denúncia vazia, da venda do imóvel para o inquilino, com isenções fiscais, da redução da revisão do contrato de 5 anos para dois e outros elementos que estão à disposição de V. Ex.^{as}, aqui no Congresso, faço um apelo aos Srs. Constituintes em virtude do despejo em massa que está ocorrendo em Niterói, no Rio de Janeiro, do aumento que duplicou depois do descongelamento – de 100 para 400, 500 a 1.000%, em determinadas áreas, dependendo dos valores mercantis que ali existem.

Antes de mais nada, temos por concepção que quanto maior é o aluguel, maior é a inflação, quanto maior é a explosão demográfica nas cidades, maior é a carência de tetos para a maioria esmagadora da população de proletários e classe média. Portanto, V. Ex.^{as} vêem que a questão da construção civil não corresponde à necessidade de 15 a 20 milhões de tetos, hoje, pelo menos na esfera de cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Brasília e outras áreas.

Nesse sentido, a Associação dos Inquilinos considera que o aluguel não é fonte de renda para acumulação de capital, assim como o salário não o é para que o assalariado possa pagar o aluguel que passa, por exemplo, de 900 para 15 mil cruzados, como está ocorrendo na cidade de Niterói, onde verificamos vários fatos nos Tribunais de Justiça, tanto no Rio de Janeiro como em Niterói.

Na nossa proposta, o primeiro item que nos é mais importante, para a democratização do prédio coletivo, do condomínio coletivo, dessa massa de proletários de classe média e média urbana, é que o inquilino tenha direito pleno de ser síndico do prédio, de ser presidente do conselho fiscal ou deliberativo. A partir dessa premissa, com o inquilino podendo votar em quem quiser para síndico, se quiser pode votar no proprietário, eremos nas nossas mãos o instrumento para que haja controle.

Em primeiro lugar, temos a questão da decadência sexual em meios coletivos como esses, e V. Ex.^{as} sabem muito bem.

A chamada "nova favela de quatro paredes", "de quatro tijolos", como o caso de prédios de Niterói, Rio de Janeiro e outras partes do Brasil, as chamadas **Kitchenets** de 3,5m X 4,5m, onde vivem um amontoado de gente – o pai, o filho, e o neto, às vezes, perguntamos: onde fica a questão da postura, das relações e comportamento sexuais entre esposo e esposa, num prédio de quatrocentas unidades de apartamentos, sem salão para as crianças, sem lugar de descanso para

os velhos aposentados, sem água corrente, garagem, limpeza nas cisternas internas?

Estou falando do Edifício Nacional, em Niterói, mas no resto do Brasil, pela pesquisa feita em Niterói e no Rio de Janeiro, há cerca de 70% desses prédios nessas condições precaríssimas.

A proposta de introduzir o inquilino com direito e ser síndico perante o conselho fiscal consegue controlar as despesas e introduzir na reforma do prédio – que nós exigimos – áreas de lazer, esportes, o controle da questão de saúde pública, defesa e segurança. Quantos prédios neste País – inclusive o Andorinha, no Rio de Janeiro, há dois anos, o Andraus e o Joelma, em São Paulo – funcionam sem as mínimas condições de salvar alguém em casos de incêndio? Nossa proposta é introduzir esses elementos básicos nos prédios. A partir desses elementos, se consegue penetrar na administração do condomínio, através do inquilino que é aquele que paga, além do aluguel, a taxa de condomínio, luz, água, esgoto, taxas extraordinárias impingidas pelo novo capataz do capitalismo, chamado síndico. Enfim, todos esses elementos são uma exploração, uma alienação da consciência nacional. Se quisermos resgatar a liberdade neste País e renunciarmos a qualquer co-relação de forças armadas, não podemos abdicar também da nossa liberdade de dizer. Para isso, viemos aqui para transmitir aos Srs. Constituintes, nos quais votamos no último dia 15 de novembro, para que se tome consciência do problema. Talvez V. Ex.^{as} não vivam de perto o problema, como nós. É claro que não farei uma leitura linear da questão, como nós colocamos à disposição dos Srs. Mandamos que fossem reproduzidas algumas cópias, a fim de que todos possam se inteirar da nossa proposta.

Há ainda uma questão muito importante, que é a da promessa de venda – Decreto-Lei nº 6.649, de 16 de maio de 1979 – que me parece viável. Só que exigimos acrescentar a essa lei ao invés de trinta dias – porque para o inquilino, que está ocupando tal imóvel, sendo notificado judicialmente ou comprovadamente, em trinta dias, ele não pode se locomover para preparar e apresentar sua proposta ao proprietário. Sugerindo, então o prazo de noventa dias. Outra questão muito importante – e no Rio de Janeiro já ocorreram vários casos assim – é que o inquilino sai do imóvel ocupado e o proprietário coloca seu filho, neto, esposa ou cunhada para ocupar o imóvel durante um ano. Após esse período, ele volta a ocupá-lo. Antes, pagava dois mil cruzados e passou para vinte mil. É uma inflação. Além de tudo, como fica o inquilino que tem dois, três e até cinco filhos? Caso assim ocorreu em Niterói há dois meses. Um colega nosso, Professor da Facerj, Jorge de Araújo, com dois filhos e a mulher, pagava de aluguel novecentos cruzados. O meu patrício, um turco, exigiu dele quinze mil. Para ser freguês, baixou para doze mil. Ele ganha seis mil cruzados. Quantos brasileiros ganham essa quantia? Um salário mínimo, que paga duzentos passou para quatro mil, em Niterói? Pela pressão, pelo uso da polícia, pelo abuso dos juizes, pelo encorajamento dessa fórmula, que é muito antipático dizermos nesta mesa. Mas, como dizia Sócrates, "dizer a verdade sempre é incômodo para quem a diga e para quem também a nega". A nossa obrigação como líderes populares, como juizes, professores e Constituintes é dizer a verda-

de e defendê-la. Hoje, amanhã, ou depois, vamos acordar numa guerra civil. Em São Paulo, Fortaleza, Niterói, na Baixada Fluminense e em todo o Brasil, dezenas de milhares estão sendo despejados pela força. Como o pobre, o explorado, não tem voz nem vez, temos o dever de levar ao conhecimento de V. Ex.^{as} essa problemática.

Outra questão que colocamos no nosso anteprojeto, é que ao invés de um ano, sejam cinco anos, para obrigar o proprietário, caso ele não more durante cinco anos no imóvel, que ele exigiu para seus descendentes ou ascendentes diretos, ser punido e pagar 24 a 48 meses o valor atual do aluguel, e ainda com prisão, se reincidente, de seis meses a dois anos. Isso já ocorreu também com um Juiz em Belo Horizonte há algum tempo. Ao colocar esses problemas para V. Ex.^{as} peço desculpas a todos, pois não sou brasileiro nato, sou libanês naturalizado, vim como cearense, do norte do Líbano e aqui estou desde 1949. Talvez a minha fala não transmita minhas convicções sociais, a ternura que sentimos pelo nosso próximo. Temos a missão de fazê-lo, mesmo sofrendo tropeços, inclusive, de transmitir pelo vocabulário próprio do povo brasileiro. Mas acredito que V. Ex.^{as}, com as nossas colocações, haverão de refletir sobre a realidade tão grave, que merece uma urgente tomada de posição do Presidente da República. Já mandamos para Sua Excelência o relatório, com 250 mil assinaturas, através de dezessete instituições, que assinaram o nosso documento, como a Federação dos Médicos, Federação da Agricultura, Sindicato dos Rodoviários, metalúrgicos, médicos e engenheiros do Rio de Janeiro, além do PMDB, PDT, PT, PCB e PSD de Niterói. Tudo isso acumulado, para que os Srs. Constituintes e Sua Excelência, o Presidente da República se sensibilizem e tomem uma atitude já para o congelamento dos aluguéis. Esta é, em suma, a nossa proposta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – agradecemos a exposição feita pelo representante da Associação dos Inquilinos do Rio de Janeiro.

Concedo a palavra ao Sr. Ipaminona Silva, representante da Associação dos inquilinos da Ceilândia.

O SR. IPAMINONA SILVA: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes e companheiros de luta, hoje estão sendo discutidas propostas para a nova Constituição. Seria bom lembrar alguns pontos da atual Constituição, que não ficaram bem claros e são de difícil compreensão. Coloquemos em prática o que está escrito na Constituição, que "toda criança dos sete aos catorze anos tem direito ao ensino público". Vemos, todos os dias, crianças indo para a escola que, apesar de deficiente, ainda representa participação muito grande nas escolas públicas. Ainda lemos que "cada cidadão brasileiro tem direito a emprego e uma casa para morar". Essa questão não ficou muito clara. Reivindico que na nova Constituição fique bem claro qual o direito que tem o cidadão brasileiro na área da moradia. Por isso, hoje, ao contrário das crianças que vão para a escola todos os dias e voltam, vê-se uma coisa diferente. O que se vê muito, pela cidade, são pais de família com a mudança nas costas e não no barraco em que moram. Todos os dias têm que procurar um novo barraco para morar. Quando o aluguel sobe ele atrasa o pagamento, é despejado. Hoje, procu-

ramos os direitos que temos, para que amanhã não fiquemos perdidos, pois ninguém sabe esclarecer nada. Na delegacia só encontramos algumas leis que vêm contra o inquilino. A gente fica até com medo de procurar uma delegacia para fazer queixa.

Em Brasília, existem muitas áreas abandonadas, pertencentes a algumas instituições, como Banco do Brasil, Caixa Econômica e Universidades de Brasília. E as pessoas, não tendo para onde ir, invadem tais áreas, fazendo ali os seus barracos e, de repente, aparecem os donos. Sentimos que o Governo está protegendo o outro lado e não o lado do cidadão brasileiro, segundo consta na Constituição, mas que está um pouco turvo.

Por outro lado, existe aqui em Brasília, uma grande especuladora imobiliária e os que moram em Brasília a conhecem, chamada Terracap. Essa empresa é do Governo, mas sabemos muito bem que é comandada por grupos interesseiros de imobiliárias que defendem interesses pessoais, e não o social. Propomos que essas áreas sejam desapropriadas, objetivando as pessoas que precisam de moradia, e não a especulação. Sabemos que a desapropriação que vem acontecendo tem que se paga à vista. Se pagar à desapropriação à vista, o Estado ficará sem dinheiro para construir a casa. De nada vai adiantar. Os latifundiários vão ficar satisfeitos, pois aplicarão o dinheiro do Estado na poupança e daqui a dois ou três anos, com juros da aplicação, compram novamente o terreno para especulação. Por outro lado, existe em Brasília a chamada Terracap que, em matéria de especulação, está em primeiro lugar. Onde existe cerca de 190 mil famílias sem moradia, a Terracap tem o capricho de pegar dinheiro do povo e aplicar em áreas de urbanização, e depois coloca em licitação para serem disputadas entre os grandes grupos, as grandes imobiliárias.

Propomos que a nova Constituição transforme a questão da habitação, o direito de morar numa questão social, e não especulativa, como ocorre hoje. A habitação é serviço social do Estado e não mais fonte de renda da iniciativa privada. Seria uma moralização, pois as pessoas que moram de aluguel já não confiam mais no poder público. Está muito claro, transparente, vê-se muito bem os cambalachos que acontecem por aí, hoje, entre o Poder Público e poder econômico; os dois estão atrelados e a classe pobre está na volta de fora.

Em Brasília, existe o Projeto Samambaia. Quando ele foi anunciado, seria para a classe baixa, mas, de repente, o poder econômico se aliou ao Poder Público e criaram um projeto de interesse da especulação imobiliária. Mas, acontece que entre agosto e setembro do ano passado, foi realizada uma mobilização em que mais de sessenta mil pessoas andaram mais de trinta quilômetros a pé, para visitarem essa área. Exigiram do Governo que Projeto fosse transformado para a área social. Diante de muita insistência e cobrança por parte dos movimentos organizados, o Governo resolveu transformar o Projeto Samambaia, que era de especulação imobiliária, para a classe baixa e valorizar o dinheiro público para a construção das casas. Mas, então, ficou transparente que o Poder Público se uniu novamente à especulação imobiliária, e colocaram as cartas na mesa, ou seja, já anunciaram que vão construir 19.812 módulos habitacionais, com o tijolo à vista, piso de terra batida e o custo de oitenta mil cruzados.

Temos plena consciência de que tal situação não tem cabimento. Sabemos que há condições de ficar muito mais barato, se não houver interferência das construtoras e das imobiliárias, que estão aí para especular. Para que isso não venha a ocorrer na nova Constituição, propomos que a comunidade nacional, através da Câmara Legislativa e da comunidade local, forme uma corrente para fiscalizar as verbas públicas. A comunidade precisa saber onde está sendo empregado o dinheiro, para que não seja desviado para o bolso das grandes imobiliárias e dos grandes grupos, que estão aí para explorar os pequenos.

Quanto ao controle de propriedade, cito em exemplo: Ceilândia é uma cidade satélite de Brasília onde foram colocadas pessoas que moravam em invasão. Naquela época, na Ceilândia tradicional, foram colocadas cerca de quinze mil famílias. Hoje, talvez 70% dos lotes estão nas mãos de especuladores imobiliários. Quando não tinha água, ninguém queria, mas colocados água, luz e transporte, grupos da especulação imobiliária começaram a querer comprar praticamente tudo. Sabemos que, hoje, apenas um supermercado de Ceilândia possui mais de quinhentos lotes na cidade, transformados em cortiços e alugados por até dois mil cruzados cada cômodo.

É necessário encontrar uma forma de controlar o direito de propriedade, ou seja, o número de propriedades deveria ser proporcional ao número de filhos da família. Para ser liberado o lote, haveria de ser sob o sistema de concessão de uso e ficar proibida sua venda, aluguel e empréstimo. Pode ser cedido ou emprestado, desde que seja do pai para o filho, de irmão para irmão. Com isso concordamos. Mas se tudo correr à solta, a especulação vai continuar.

O movimento de Brasília ainda está um pouco solto. Quero deixar claro que em tudo tem que haver união. Estamos dispostos a nos unir com movimentos a nível nacional, para defendermos nossos direitos para elaborar a nova Constituição e para garanti-los depois de pronta. Se não ficarmos vigiando, vai cair na gaveta e nada será feito novamente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. João Bosco, representante da Confederação Nacional das Associações de Moradores – Conam.

O SR. JOÃO BOSCO: – Sr. Presidente, Srs. Constituintes, as intervenções dos companheiros que nos antecederam nesta tribuna foram uma demonstração inequívoca de que o movimento popular realmente se coloca à altura dessa grande responsabilidade de procurar subsidiar e trazer aos Srs. Constituintes as suas propostas, preocupações e denúncias, no sentido de procurar sensibilizá-los, com vistas à elaboração de uma nova Constituição que esteja mais de acordo com o sentimento da maioria do nosso povo. Preparamos o nosso pronunciamento por escrito, em decorrência da necessidade que temos de manter a fidelidade às posições da entidade que representamos na oportunidade. As propostas e as posições que aqui defendemos representam o acúmulo de conhecimento e de experiências do movimento comunitário a nível nacional, na abordagem dos dois temas que vamos desenvolver, qual

seja, o da moradia popular e o do transporte coletivo urbano.

Vamos, pois, ao nosso pronunciamento:

Pronunciamento do Vereador João Bosco, Presidente da Confederação Nacional das Associações de Moradores (CONAM), em 6-5-87, na Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, na Comissão da Ordem Econômica, da Assembléia Nacional Constituinte.

Sr. Presidente,
Srs. Constituintes,

As atenções de milhões de brasileiros das mais diversas tendências políticas e condições sociais encontram-se dirigidas aos trabalhos constituintes.

O povo espera que Vossas Excelências sejam os agentes da mudança social e econômica e da transformação das instituições e estruturas arcaicas e antidemocráticas vigorantes em nosso País.

Por isso, assume singular importância a decisão histórica adotada de ouvir, em audiência pública, os diferentes segmentos representativos da sociedade.

Entendemos que este processo de participação das entidades associativas na Constituinte, particularmente nesta Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, em muito favorecerá o encaminhamento de solução dos graves problemas enfrentados pelas grandes massas populares que sofrem nas grandes e médias cidades.

A CONAM, Confederação Nacional das Associações de Moradores, entidade que congrega e unifica a luta do movimento comunitário a nível nacional, sente-se honrada em ocupar esta tribuna para dar a sua contribuição.

Srs. e Sras Constituintes:

Grandes e médias cidades no Brasil são sinônimo de caos, desconforto, especulação imobiliária. Quem mora nas áreas centrais desses centros urbanos ainda desfruta dos serviços essenciais – água, luz, esgoto – embora pague caro por isso. Quem mora na periferia, cada dia mais, convive com a falta de condições mínimas de sobrevivência, seja em loteamentos, conjuntos habitacionais, vilas, mocambos ou favelas. Contra isso levantam-se em luta cerca de 13.000 associações de moradores existentes nos diversos pontos do País.

A supervalorização das chamadas "áreas nobres" e a degradação crescente da qualidade de vida na periferia, inchada pelo êxodo rural, são duas faces da mesma moeda: os interesses da especulação imobiliária.

As leis sobre o uso do solo urbano vigorantes contribuem decisivamente para privilegiar a especulação abrindo brechas para que se estoquem terrenos, se façam construções sem as mínimas condições, se retirem dos moradores das regiões mais pobres direitos elementares como luz e esgoto.

Por outro lado, a política habitacional, instituída pelo BNH, não chegou a tocar na solução dos problemas da moradia popular. Serviu apenas para privilegiar os interesses das grandes construtoras e dos agentes financeiros.

De tal forma que, no início da década de 80, com o agravamento do problema da falta de mo-

radia, o povo pobre trabalhador dá início às ocupações coletivas.

Em 1981, milhares de famílias residentes em casas de aluguel e cortiços, impossibilitadas de continuarem a pagar as suas mensalidades, tomam a fazenda Itupu, de propriedade do IAPAS, na zona sul da capital paulista.

Em 1982, milhares de pessoas ocupam todas as casas vazias do conjunto residencial Centreville, em Santo André, Região da Grande São Paulo, que se encontravam abandonadas há mais de 8 anos.

Mais recentemente, recrudescem em todo o País o movimento de ocupação, atingindo índices inimagináveis. Só na região leste da cidade de São Paulo em apenas dois meses, fevereiro a abril cerca de 300 áreas abandonadas foram ocupadas.

Com o fim do congelamento os aluguéis dispararam. Casas que antes eram alugadas por Cr\$ 300,00, Cr\$ 400,00 e Cr\$ 500,00, por exemplo, sofreram acréscimos na base de 1.000%, comprometendo, assim, a maior parcela dos salários dos trabalhadores.

A ausência de um programa habitacional do governo voltado para satisfazer as necessidades – sempre crescentes – de moradia para as populações de baixo poder aquisitivo; aliado aos abusivos aumentos dos aluguéis; o baixo salário da maioria dos trabalhadores; e especulação imobiliária desenfreada; aliados a um conceito superado e injusto de propriedade, tem elevado o povo da periferia das grandes e médias cidades a ocupar áreas de terras abandonadas e conjuntos habitacionais vazios, repito, como única alternativa possível para garantir aos trabalhadores e família um teto para morar.

Nas últimas três décadas houve uma verdadeira explosão populacional urbana no País, sem que as autoridades responsáveis tomassem medidas adequadas para sanar a falta de moradia. Atualmente existe um déficit estimado de 10 milhões de habitações.

Na época do regime militar pouco ou quase nada se fez em benefício da população de baixa renda.

O atual Governo, por sua vez, não está encarando com a seriedade devida este problema. De tal forma, que a falta de moradia se transformou no problema número um do povo pobre.

A situação é tão grave e caótica que uma cidade rica como São Paulo tem quase metade de sua população morando em cortiços e favelas.

A solução das dificuldades de moradia está diretamente ligada ao uso do solo urbano, também monopolizado. São imensas as áreas não utilizadas para a construção. Somente na cidade de São Paulo 40% da superfície urbana própria para construção encontra-se vazia, sem contar os terrenos ocupados por casas velhas, em precário estado de conservação, cujos donos esperam maior valorização do local. Não se resolverá a questão da moradia para o povo sem considerar o solo urbano como necessidade social a ser preenchida por um planejamento habitacional adequado ao crescimento das cidades e que coloque os interesses da coletividade acima dos interesses privados.

E aqui, como corolário de todo esse entendimento da evolução do problema, a CONAM apresenta aos Srs. Constituintes um preceito, que, no nosso entendimento, deveria ser objeto, por parte

de V. Ex.^a de elaboração de um texto constitucional, de tal forma que se inserisse no projeto constituinte o seguinte:

O direito à moradia precede e predomina sobre o direito de propriedade. Este deve ser, no entendimento da CONAM, o princípio constitucional.

Entendemos que a ausência de uma política habitacional por parte dos governos, o monopólio da propriedade da terra urbana, o aumento excessivo dos aluguéis, as ocupações que vêm se dando de maneira cada vez mais crescente, são frutos do fato de que a propriedade do solo urbano é tratada, no Brasil, como se fosse algo mítico, que não pudesse, de forma nenhuma, ser modificado. Achamos que a Constituinte deve tratar com seriedade esta questão.

O direito à moradia precede e predomina sobre o direito de propriedade.

Por outro lado, no que diz respeito à questão do transporte coletivo urbano, entendemos que se trata de um serviço fundamental de utilidade pública e como tal deve ser encarado. Entretanto, o que se vê é uma política de transporte coletivo que assegura o monopólio e o lucro das empresas particulares, sacrificando cada vez mais a população com o alto preço das passagens.

A população, que já gasta 25% de seu salário com transporte, se vê obrigada a andar a pé ou reduzir outras despesas, como a alimentação para poder continuar se deslocando para o trabalho ou vice-versa.

Além disso, é importante ressaltar a forma arbitrária como são implantadas as mudanças no sistema viário, bem como o processo de cálculo das tarifas.

Grande tem sido a luta da população no sentido de melhorar quantitativa e qualitativamente as condições de transporte e de contribuir para a elaboração de uma política voltada para os interesses da população usuária.

A CONAM considera ser o transporte coletivo urbano um assunto de mais alta prioridade e que deve ser visto pelos governantes como um dever do Estado, e não uma fonte de lucro.

Em razão do exposto, apresentamos à análise e consideração de Vossas Excelências as seguintes propostas para que sejam objeto de elaboração constitucional e conseqüente apreciação por parte desta Egrégia Subcomissão.

Devo dizer que são propostas aprovadas em nosso III Congresso Nacional de Associações de Moradores, realizado no mês de março de 1986, aqui mesmo em Brasília, e que contou com a presença e a participação de 7.500 delegados, 3 por associações de moradores de todo o território nacional.

A primeira proposta é:

1ª) Descentralizar os recursos arrecadados a nível federal e estadual, objetivando seu retorno ao município para que possa investir na implantação e no melhoramento dos serviços de habitação e na condição de vida do cidadão.

Ou seja, estamos aqui, basicamente, solicitando a reforma tributária em favor dos Estados e dos Municípios. Já sabemos que do total de recursos arrecadados nos Municípios, apenas 7% deles permanecem ali, cerca de 23% dos recursos vão para o Estado, ficando a parte do "Leão", com a União.

2ª) O acesso à moradia deverá ser garantido pelo Poder Público prioritariamente a todos os trabalhadores assalariados.

3ª) A dimensão da unidade em termos de área a ser construída deverá corresponder às necessidades do tamanho da família, e no mínimo 60 m² de área construída, conforme resolução da Organização das Nações Unidas.

E aqui, eu me reporto, ainda, na primeira parte de nossa reunião, quando um companheiro se manifestava desta tribuna, e exibiu a todos nós um módulo habitacional que faz parte, me parece, de uma proposta de um determinado órgão do Governo. Eu sei que no Estado de São Paulo, a partir do movimento de ocupação, o Governador daquele Estado apresentou uma proposta para a Construção de 20.000 unidades habitacionais. Só que o tamanho proposto por S. Ex.^a é de 35 m². Convenhamos, 35 m² não dão para acomodar, de forma digna e adequada, uma família. Entendemos que a questão da moradia é fundamental, e que a Constituinte deveria consagrar normas constitucionais para garantir que o Estado seja responsável pela oferta da moradia, mas que esta moradia tenha que ser compatível com o tamanho da família. Não podendo ser ela de maneira alguma, em nenhuma hipótese, inferior a uma área de 60 m², conforme proposição da ONU, após anos de estudos.

4ª) Garantir que o FGTS se transforme em pecúlio do trabalhador para ser prioritariamente investido na solução de sua moradia.

É preciso acabar com esse negócio de ficar usando recursos do BNH para, digamos assim, habitações de luxo, para construção de estradas, pontes e outras coisas, tantas obras faraônicas e supérfluas. Achamos que o custo do FGTS deve se transformar em um pecúlio a ser utilizado pelo trabalhador, prioritariamente, na solução do seu problema de moradia.

5ª) Garantir que o comprometimento do salário do trabalhador não ultrapasse a 20% na prestação da aquisição da casa e no aluguel.

Achamos que isso é fundamental. Não colocamos aqui um comprometimento da renda familiar, porque sabemos que isso traz problemas. A maioria dos mutuários do Sistema Financeiro da Habitação que acabou ficando inadimplente, ficou porque, muitas das vezes, estes mutuários foram orientados pelos agentes financeiros, que exageraram no fornecimento de dados referentes à renda, até para que pudessem entrar na faixa do financiamento, quando não, levar em consideração o salário do conjunto da família. Então, em uma família com 3 a 4 pessoas trabalhando, tem-se uma certa renda familiar. Ocorre que por uma série de motivos, como o casamento de um filho, etc. e tal, esta renda pode, em um determinado momento, diminuir. Achamos que o comprometimento do trabalhador com a prestação da casa própria ou do aluguel não poderá ser mais do que 20% do seu salário.

6ª) Criar um Fundo Municipal de Habitação Popular que coordene a captação e aplicação dos recursos a serem investidos da infra-estrutura urbana e habitação.

Ou seja, mais pela frente, iremos apresentar uma proposta de captação de recursos orçamentários. Achamos que a aplicação do programa habitacional deva ocorrer por conta do Município.

Mesmo porque, é muito mais fácil a sociedade se organizar no Município, e assim organizada, poderá controlar, fiscalizar e acompanhar a execução desses programas. Agora, para tanto, é necessária a criação de um fundo para onde se carregariam os recursos oriundos da União, do Estado e do próprio Município, para ser então gerido.

7ª) Criar um Conselho Municipal de Habitação com representação das entidades sindicais e de moradores no sentido de estabelecer as diretrizes dos planos e a aplicação dos recursos, priorizando as necessidades e o atendimento da demanda da habitação e dos serviços públicos, bem como fiscalizar todo o processo de produção e destinação dos serviços e das moradias.

Ou seja, definido o fundo, que se tenha um Conselho, com a participação direta da comunidade para cuidar da gestão dos recursos.

8ª) Garantir que a produção das unidades habitacionais venha contribuir para a reestruturação dos espaços urbanos já construídos, priorizando o adensamento na implantação dos conjuntos habitacionais para minimizar os custos da infra-estrutura e dos serviços urbanos.

Ou seja, a utilização do espaço urbano.

9ª) Separar uma quantidade de unidades habitacionais a serem construídas para o aluguel, com a finalidade do poder público municipal vir a ser o regulador do mercado imobiliário de locação.

Achamos que é uma proposta fundamental de interesse do povo brasileiro, especialmente da população de baixa renda. Que o poder público tome iniciativa de construir conjuntos residenciais, casas e apartamentos, destinados ao aluguel, para que ele tenha, digamos assim, condições de interferir no mercado imobiliário e impedir esse processo sempre crescente de especulação imobiliária.

10ª) Garantir que o problema da habitação seja entendido não apenas como a casa, mas também com toda a infra-estrutura para uma vida digna (saneamento, educação, saúde, transporte, lazer, etc.)

11ª) Destinar recursos específicos no orçamento-programa da União, dos Estados e Municípios para habitação popular, no caso da União, garantir 15% do orçamento.

Esta, acho que é também uma questão importante. Acho que tem que se estabelecer a política, mas também tem que haver um compromisso de dotação orçamentária, sob pena de ficarmos apenas no discurso e na hora de se tentar implementá-lo, não se ter recursos suficientes. Não há condição de se implementar uma política habitacional, se não tivermos recursos orçamentários, previamente previstos e estabelecidos nas diferentes orçamentos da União, dos Estados e dos Municípios. No caso da União, achamos que tem que se ter uma dotação mínima de 15% destinados ao desenvolvimento de programas de habitação popular.

12ª) Utilizar a tecnologia nacional nos programas de construção de moradia popular, destinando recursos específicos para pesquisa no sentido de reduzir os custos da produção, melhorar o conforto ambiental e garantir condições mínimas de insalubridade, e prover a formação de mão-de-obra, favorecendo a elevação do nível de emprego no setor.

Ou seja, entendemos que tem que ser aproveitado o conhecimento já existente na área tecnoló-

gica de produção de moradias já existentes em nosso País. Sabemos que existem algumas formas de construção de casas que permitem construir grande quantidade de unidades em curto espaço de tempo, a preços acessíveis.

Mas, infelizmente, os grandes grupos econômicos impedem que essas idéias acabem se generalizando. Entendemos que a Constituinte deve pegar com carinho e atenção essa questão e transformá-la em norma constitucional, para que realmente possamos ter esse problema resolvido.

13) Garantir que o poder público possa desapropriar terras urbanas ociosas, com destinação específica habitacional, pagas a prazo, com título da dívida pública, no prazo do retorno das prestações dos adquirentes.

Aqui, neste particular, sabemos que existem inúmeras proposições. Estamos aqui fazendo uma formulação no sentido de que o poder público possa ter essa prerrogativa de desapropriar áreas urbanas para efeito de implantação de programa habitacional, mas o pagamento nós entendemos deva ser feito com títulos da dívida pública. Esses títulos iriam vencendo no mesmo prazo do retorno das prestações dos adquirentes para que não houvesse, evidentemente, qualquer ônus adicional para o poder público.

14) Garantir mecanismos de taxaçaõ progressiva a terrenos não ocupados ou prédios e casas em estado de deterioração a fim de permitir que o poder público possa determinar a destinação social do uso e da ocupação dos imóveis urbanos.

15) Urbanização de favelas dotando-as das condições infra-estruturais mínimas de água, luz elétrica e outros equipamentos de infraestrutura. Suspensão dos despejos e remanejamentos forçados. No caso de despejos por causa de construções de obras públicas (estradas, ruas, avenidas, etc.) que seja garantida uma justa indenização aos favelados.

16) O solo urbano destinar-se-á prioritariamente às construções de interesse social, à formação de áreas de lazer e de proteção do meio ambiente.

17) Serão legalizadas as posses urbanas construídas e ocupadas há mais de dois anos, desde que o usuário não disponha de outra propriedade.

18) Será garantida a participação popular na definição e aplicação da política de desenvolvimento urbano e habitacional, a nível federal, estadual e municipal. Aqui, aquela questão da gente criar mecanismos para o fortalecimento da democracia participativa.

19) Os impostos sobre a propriedade de casas ou edifícios de aluguel, bem como as despesas de conservação e administração de imóveis não poderão ser repassados aos inquilinos.

Pois já sabemos que essa é uma praxe generalizada e que deve ser proibida.

20) Transportes coletivos estatizados, condizentes com o nível de exigência dos habitantes dos centros urbanos.

Ou seja, a confederação tirou uma posição em seu Congresso Nacional no sentido do entendimento de que o transporte coletivo urbano é um serviço de responsabilidade do poder público e como tal cabe aos grandes Líderes de Governo garantir medidas no sentido da sua estatização, para que efetivamente esse serviço seja considerado de utilidade pública e a gente possa ter então um transporte bom, barato e de qualidade.

21) Participação da população na definição dos reajustes, tendo direito a voz e voto nos órgãos deliberativos.

Aqui vale ressaltar o seguinte: normalmente existem determinadas prefeituras, governos de Estado, conselhos municipais de transporte, conselhos tarifários, etc. Só que são órgãos de consultas e aconselhamento e não têm poder de deliberação. Então, nós achamos que esses conselhos devam existir, é um fórum democrático de participação popular, mas têm que ser conselhos com poder deliberativo decisório.

22) Subsídio do Governo ao usuário do transporte coletivo urbano. Aqui, nós estamos propondo subsídio não às empresas, mas sim subsídio ao usuário.

23) Meia passagem para operários.

24) Passe livre para aposentados, desempregados e estudantes. Aqui não existe novidade. Em algumas cidades já existem medidas nessa ordem. Tarifa especial para os trabalhadores de salário mínimo em horários especiais.

Sr. Presidente,
Sr.^{as} e Srs. Constituintes,

Estas são as sugestões e o pleito da CONAM. Esperamos ter contribuído na abordagem e encaminhamento das principais questões a serem debatidas e encaminhadas por esta Subcomissão.

Este é o anseio do povo organizado através das associações de moradores dos bairros, vilas, favelas, mocambos e conjuntos habitacionais, em todo o território nacional.

Saudações democráticas.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição da CONAM e passamos à Federação das Associações de Moradores do Estado do Piauí, com José Anselmo de Oliveira Dias.

O SR. JOSÉ ANSELMO DE OLIVEIRA DIAS: – Sr. Presidente, Sr. Vice-Presidente, Srs. e Sr.^{as} Constituintes:

De início, gostaria de dizer que para nós, do Movimento Popular, para nós, do Movimento Comunitário, fazendo esse movimento do dia a dia, é com grande prazer e com grande alegria que podemos hoje participar, trazendo nossas idéias e nossas sugestões para esta Subcomissão, desfrutando de uma conquista do povo brasileiro que é a Constituinte, essa nova Constituição do Brasil, e acreditando que é também fruto de uma outra conquista do povo, que foram as eleições diretas pois dela saíram os instrumentos para escrever esta Constituição, que são os Deputados e Senadores Constituintes.

Acreditamos que essa nova lei possa garantir o desejo da maioria do povo brasileiro. É com esse objetivo que trazemos as sugestões para os Srs. Constituintes. O Brasil é um País que, ao longo da sua história, viveu de crise em todos os setores da sociedade. Por outro lado, nós sabemos que também, ao longo dessa história, seu povo nunca baixou a cabeça e ficou quieto, esperando que as coisas acontecessem. A história registra as grandes lutas que os brasileiros já tiveram, principalmente os trabalhadores assalariados de todos os Estados do Brasil. E nós entendemos que essa nova Constituição é fundamental para começar a transformação desta Nação; para que ela possa ser uma grande Nação, de homens

trabalhadores, mas que não passem fome, nós precisamos estar mobilizados a todo dia e a toda hora. O nosso documento é do Piauí, de um dos Estados mais pobres do Brasil. No Piauí campeia a fome; em todos os lados, há miséria, há doença, há o analfabetismo, há as invasões de terra. Acho que é um dos Estados do Brasil onde a miséria é maior. Na cidade de Teresina, nós temos zonas inteiras que estão destinadas a desaparecer, com problemas de alagamento. É uma cidade que nasceu entre dois rios. Ela cresceu naquele comprimento e, hoje, chegou nas margens dos dois rios. E o que tem do outro lado do rio é um bairro, onde se concentra a fina flor da burguesia. Fica próximo do centro, mas com áreas ociosas, uma série de áreas onde poderiam ser construídos conjuntos, etc. Para alojar o povo trabalhador. No entanto, eu moro num conjunto a doze quilômetros do centro da cidade, e não tinha necessidade desse conjunto ser construído nessa distância enorme, enquanto haviam áreas ociosas próximas ao centro, onde se gastou um absurdo com infra-estrutura, com transporte, para levar água encanada etc.

Então, o problema urbano é um problema muito sério no Brasil. E as leis que foram feitas neste País não vieram para beneficiar os trabalhadores. Eu coloquei a situação do Piauí, de Teresina para explicar o seguinte: essa cidade não cresceu, não se desenvolveu? Essa cidade cresceu sim, essa cidade se desenvolveu, só que junto com o crescimento, com o desenvolvimento de Teresina, cresceu também a miséria muito grande, como em todas as cidades do Brasil.

A compreensão, a concepção de desenvolvimento das autoridades brasileiras vem no sentido de desenvolver por um lado só. O outro lado desenvolve para cá, deixando a miséria total do outro lado. Isto é um princípio do capitalismo, mas nós, do Movimento Comunitário, compreendemos que as questões urbanas não podem ser vistas isoladamente num processo de desenvolvimento econômico de um País. Ela precisa ser vista por aí. Se desenvolve economicamente, a questão urbana não pode ser deixada por baixo, ela tem que acompanhar esse desenvolvimento. Nós sabemos que num sistema capitalista, todo e qualquer benefício, qualquer mercadoria, por exemplo, obedece às regras do mercado, ou seja, produz-se para quem pode comprar. Como eu coloquei, a nossa priorização é na moradia e no transporte. E estou me referindo mais especificamente à questão da moradia, pela razão da falta de habitação e do povo estar, miseravelmente, morando debaixo da ponte, nas âvelas e por aí. O seu poder aquisitivo não dá para arranjar uma casa para morar hoje, porque ele ganha um salário miserável que não dá para isto. Então, ele não tem dinheiro para comprar esta mercadoria.

No Brasil, onde o desenvolvimento é dependente e monopolista – dependente porque ele vive atrelado ao capital estrangeiro e monopolista porque ele concentra o capital nas mãos de poucas pessoas, tudo que é produzido segue o princípio básico de polarizar, de um lado a riqueza e, de outro a extrema pobreza, e principalmente num País em que todas as medidas do Estado, particularmente as questões urbanas, são dotadas priorizando os anseios dos que detém o poder econômico. Como essas medidas vêm nesse sentido, como forma de criar uma política, de legiti-

mar uma política de infra-estrutura urbana, com transporte etc., elas vêm de forma a viabilizar apropriação do solo urbano, com caráter meramente especulativo. Por exemplo, em 1980, 70% da população brasileira moravam na cidade, enquanto que em 1940, 68% viviam na zona rural. Por aí, nós percebemos o quanto as cidades cresceram; o desenvolvimento foi tão grande, que, o povo corre para as cidades, para sair de toda aquela miséria, à procura de melhores condições de vida. Como vimos, houve uma verdadeira invasão das cidades nas últimas décadas. A industrialização, como fator principal do desenvolvimento, atribuiu às cidades um papel fundamental para o crescimento do capital, atraindo, assim, as massas mais carentes que fugiram da miséria do campo em busca de melhores condições de vida.

Por outro lado, também vimos que as cidades serviram como palco para nós convivermos, na prática, com as contradições do sistema capitalista, porque, lá, nós vamos encontrar as duas coisas: o que há de mais rico e avançado em matéria de produção e consumo, que faz o contraste com a pobreza e a miséria da população trabalhadora. É o confronto; exatamente na cidade é onde está isto. No campo, tem o grande fazendeiro e os agregados mas, na cidade, essa contradição se reflete muito mais. Nós percebemos isto e basta sair na periferia de qualquer cidade brasileira para se observar o que eu disse. Essa crise econômico-financeira teve seu apogeu, o seu ponto mais alto causado pelos 21 anos de ditadura militar, com que todos os brasileiros conviveram, e durante as quais se desenvolviam uma política econômica que não interessava, em momento algum, em nada, ao anseio da classe trabalhadora. Recebia ordem do FMI, toda a política era orientada pelo FMI, que aplicava a política da recessão que gerava o desemprego, que gerava todo o tipo de especulação no País, para satisfazer as vantagens do capital internacional, do capital estrangeiro. Isto foi o que causou, foi o que, de uma vez por todas, levou ao caos este País, que está muito difícil de se levantar.

Quanto à questão da moradia, nós percebemos que foi uma das mais colocadas, na época, pelo regime militar. Foi criado o BNH, por exemplo, e, logo depois, o Sistema Financeiro de Habitação; juntou toda essa coisa com aquela ideologia de resolver o problema da moradia, o problema da casa própria, mas essa questão foi colocada acima da política urbana. O BNH colocou-se acima disto, servindo, ao mesmo tempo, como um instrumento de desmobilização dos trabalhadores – por quê? Quem está com fome, quem está na miséria, desempregado, e recebe a promessa de uma casa própria, não vai querer se expor em greves e manifestações, porque já tem na cabeça que vai conseguir a sua casa, dentro de pouco espaço de tempo, pagando uma pequena parcela, um valor irrisório, porque foi isto que foi colocado com a questão do BNH no Sistema Financeiro. E isto serviu e ajudou para que esse regime, que foi instalado no País, e não tivesse perturbações de greve, etc., nos vários setores da sociedade, enquanto ele se afirmava para poder fazer o que desejava de fato. Esta política foi criada e o BNH se desenvolveu unicamente para fortalecer o capital financeiro, as grandes empresas, os grandes incorporadores, construtores e especuladores imobiliários. Apesar de tu-

do, depois que se viu que o Sistema não ia mais à frente – a questão da moradia com o BNH – se extinguiu o BNH, se faz mudanças, etc. Fizeram tudo, mas não resolveram o problema. O Sistema entrou em crise e a questão da habitação é o que está aí. Hoje, nós temos um déficit de 10 milhões de habitações no Brasil e a maioria da população vivendo enfileiradas debaixo das pontes; provou que não resolveu o problema e que as reivindicações dos trabalhadores estavam sendo corretas quando pleiteava a mudança do sistema, inclusive o financeiro e habitacional.

Como resultado desse quadro, temos milhões de pessoas que vivem amontoadas em casebres, favelas, cortiços e todo o tipo de habitação precária, sem saneamento básico, em locais distantes, morando debaixo das pontes. É justamente por esse quadro dramático em que vive a população urbana, trabalhadora, que surgiu nas grandes cidades o movimento popular, aliado aos setores democráticos e progressistas da sociedade, lutando para transformar o Brasil, para dar às cidades um caráter social e político, onde se possa viver com tranquilidade. Entendemos que a função do solo urbano tem que ser para servir ao homem – prioritariamente para servir ao homem – e não para servir a um punhado de especuladores. Nesse sentido, o Movimento Comunitário do Piauí, através da FAMEPI, Federação das Associações de Moradores do Estado do Piauí, traz a esta Subcomissão a sua contribuição esperando que os Srs. Constituintes lutem para assegurar, na nova lei, os seguintes pontos, como princípios gerais.

Primeiro: que seja reconhecida, como direito universal, a habitação digna para todos os trabalhadores assalariados.

Não que esteja apenas na Constituição:

"Todo cidadão tem direito..."

E se voltar à prática que se tinha antigamente: enquanto o BNH não fazia casa popular para o trabalhador assalariado, fazia para uma determinada parcela, e isso era manipulado. Então, nós queremos que seja garantido, como direito universal, habitação popular e digna para todos os trabalhadores assalariados.

Segundo: priorizar o adensamento nas áreas urbanas já dotadas de infra-estrutura para a habitação popular para que se evite, para que seja proibido na Constituição que,

Terceiro: dependendo da disponibilidade de áreas próximas aos centros das cidades, seja proibido que se construam conjuntos habitacionais com distância de 15, 20 quilômetros.

Aqui pode ser perto, mas para nós, lá, é um absurdo, é muito distante. É uma cidade que não é tão grande e isso leva a um custo muito grande. Por exemplo, lá construiu-se um Pró-Morar num local inadequado, uma lagoa, e o custo que se teve para aterrar aquilo foi muito mais caro que o custo de construção da casa. Um absurdo mesmo! E quem paga hoje, por isto, são as pessoas que moram lá, que saíram de favelas e que hoje

estão voltando para as mesmas favelas porque não têm condição de pagar a prestação da própria casa.

Quarto: que o Poder Público possa desapropriar, a qualquer tempo, os terrenos desocupados por um preço histórico, que não seja pago, que seja escrito na Constituinte. É proibido que se desaproprie e se pague um custo absurdo no valor do dia daquela terra do momento.

Isso aí deve ser colocado de maneira clara e objetiva, tem que ser pago pelo preço histórico, porque senão não acaba com a especulação, de forma alguma. A aplicação do usucapião a partir de dois anos de ocupação, sem nenhum ônus para o Poder Público ou o possessor.

Quinto: mudança no cálculo da prestação da casa própria, passando a ser cobrado o custo real da construção.

Hoje, o que a gente vê é que se constrói por um preço e se cobra um outro preço, dá-se um outro valor para que o mutuário vá pagar. Além disso, tem taxas e mais taxas que se pagam; tem taxa de ocupação, inventa-se cada tipo de taxa que não tem cabimento. Que isso seja proibido, apenas o valor real, o custo real da casa.

Sexto: Na elaboração do orçamento anual, 15% das verbas da União para aplicação na construção da moradia popular, da mesma forma que tem para a Educação, para Saúde, etc."

É preciso que esta Constituição escreva e deixe bem claro este ponto; tem que ser destinado um orçamento x, que nós colocamos aqui como sugestão de 15%, para a questão da moradia popular.

Sétimo: Taxação forte e progressiva dos terrenos urbanos não utilizados socialmente.

É uma questão muito séria. Hoje, quem tem uma pedacinho de terra aqui e constrói uma casa, paga o mesmo preço de impostos, de taxas de quem tem o dobro, o triplo de área desocupada, sem nenhum uso social. Por exemplo, em Teresinha, temos um senhor que, sozinho, domina dois mil hectares de prédios e imóveis, numa cidade que tem por volta de 110 mil. Ele, sozinho, domina dois mil.

Então, que seja escrita claramente na nova lei, esta questão da taxação progressiva.

Oitavo: Que haja participação das entidades populares nos programas de habitação, sindicatos de arquitetos, de engenheiros, associações de moradores, etc.

Isso é muito importante que aconteça, porque democracia não é só vir e dizer, participar que deve ser assim e assim. Você deve participar também da organização, do planejamento, de tudo, para poder fiscalizar estas questões.

Nono: A estatização dos transportes coletivos, de forma que atenda às necessidades dos trabalhadores urbanos."

Nós compreendemos que o transporte coletivo não deve mais – e a nova lei deve deixar isso objetivo mesmo – ser, simplesmente, aquele meio particular, propriedade privada onde empresários estão acabando a cada dia com os usuários

de transporte; ele deve ser uma obrigação do Estado. O trabalhador assalariado, na questão da moradia, ainda vai parar debaixo da ponte, morar num barraco. Mas, no transporte, se ele não tiver a sua bicicleta, ele vai ter que ficar em casa, perder o emprego, ou então ir a pé. Não tem para onde apelar. Assim, o Estado tem que assumir este papel.

Décimo: A criação de mecanismos que assegurem a participação popular na definição dos reajustes tarifários e de todas as questões de transportes."

Há uma tendência muito grande nas autoridades, nas pessoas que lidam com a questão de transporte, de que essa questão é única e exclusivamente de tarifa, e não pára apenas por aí. Ora, tarifa é apenas a questão do preço. Então, isso é um engodo, quando se coloca, porque o preço já é em decorrência de uma série de fatores de engrenagem de peças que existem lá dentro, obedece a uma série de critérios. Então, o transporte não se restringe apenas a isso, temo – e precisamos estar – todas as questões envolvidas. E a Constituição precisa definir isto muito claro.

O último ponto é o subsídio do Governo ao usuário do transporte coletivo urbano. O Governo subsidia um monte de coisas inclusive as empresas de transporte, mas o usuário permanece na miséria, porque tem um salário irrisório – que isso também seja bem claro na nova Constituição.

São estas as nossas sugestões para a Subcomissão, para que os Srs. Constituintes garantam e assegurem isto aí na nova lei. Enquanto isso, vamos estar mobilizando a população, para enviar para cá, para respaldar tudo o que foi colocado e a posição de V. Ex^{as} na nova Lei.

Muito obrigado. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos a exposição que acaba de ser feita e comunicamos que a Associação Integrada do Povo do Guará encaminhou documento à Subcomissão que fará parte, também, dos acervos recebidos.

Passamos agora para os debates. A palavra está franqueada aos Constituintes que quiserem fazer indagações, e convidariam os demais expositores para participarem aqui, mais próximos, para serem divisados visualmente.

A SRA. EMÉRITA: – Alguns companheiros se retiraram para concluir o documento que nós precisamos fazer juntar, não à Subcomissão, mas para que possamos ter um trabalho unificado no que tange à questão logística, de colhermos assinaturas e de divulgação para com a comunidade local.

Em sendo assim, os companheiros querendo dirigir alguma pergunta sobre aqueles assuntos que foram tratados de manhã, possivelmente nem todos, mas alguns, poderemos dar prosseguimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão em discussão, então, as apresentações feitas.

Concedo a palavra ao Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, parece-me que, praticamente, vamos ter dificuldades de fazer perguntas, porque

o que nós sentimos aqui, é que durante a apresentação de mais de uma dúzia de exposições, todas elas guardam uma homogeneidade muito grande nos seus aspectos fundamentais. Aspectos esses que temos visto aqui numa série de outros debates já realizados e que nós incorporamos à contribuição de inúmeras outras entidades.

Vale salientar aos nossos ilustres expositores, que a primeira audiência pública nesta Subcomissão, foi realizada justamente com segmentos da sociedade que têm uma tradição de luta muito grande na área do desenvolvimento urbano, que foram, exatamente, o IAB, a nível nacional, a Federação dos Arquitetos, e ainda as associações de entidades de ensino, no setor de arquitetura e que trouxe ao bojo desta Subcomissão as contribuições incorporadas ao longo de toda esta luta. Quer dizer, de certa forma, nós já tínhamos os principais pontos aqui abordados.

Na realidade, o meu pedido de uso da palavra foi muito mais para registrar a alegria que acredito não ser só minha, mas de todos os membros desta Subcomissão, pelo fato de que nós assistimos, hoje, acima de tudo, uma participação articulada dessas entidades.

O que nós reclamávamos aqui, o que nós temos questionado para terceiros nos debates aqui realizados, é que, infelizmente, em que pese a importância e o significado da questão do desenvolvimento urbano, ele ainda não tinha galvanizado a opinião pública nacional num sentido mais amplo, seja por interesses outros, seja também pela falta de tradição de debate com relação a esta questão. O certo é que todos não controvertidos, em termos da luta de interesses, como é o caso, por exemplo, especificamente da reforma agrária, que mobilizou não só uma participação muito significativa – acho que até isso deve ser dito aqui – de outros companheiros nossos, Constituintes, na mobilização de atenção por parte da própria imprensa e na apresentação de um número muito grande de documentos, inclusive, desta forma articulada como nós vimos hoje. Em determinado momento, passou-se a ter os pontos fundamentais reivindicados pela sociedade em relação à questão da reforma agrária, e que não se apresentavam em relação à reforma urbana do jeito que, pelo menos, hoje ficou demonstrado.

Nós vimos desde entidades profissionais liberais, associações de moradores do Rio Grande do Sul ao Piauí, que foi o Estado mais distante aqui apresentado, que pode servir não só do ponto de vista geográfico, mas também do contraste de renda média, renda **per capita** do Rio Grande do Sul e do Piauí, um envolvimento, uma participação muito dirigida, muito voltada para uma série de pontos fundamentais.

Acho que certamente o Presidente complementará melhor do que eu próprio, no encerramento desta reunião, uma informação aos nossos ilustres participantes de que, internamente, nesta Subcomissão, nós compartilhamos dos pontos básicos aqui tratados e, evidentemente, algumas questões merecerão de nossa parte, ainda, certos detalhes de natureza legislativa. O próprio documento, só para citar um exemplo do que eu quero dizer, apresentado pelo Movimento Nacional pela Reforma Urbana, apresenta pequenas falhas de natureza evidentemente não conceitual, talvez nem especificamente de natureza legislativa, mas

do próprio cuidado que requer, às vezes, certa linguagem; por exemplo, o art. 5º fala em impostos progressivos sobre imóveis e, no entanto, o seu parágrafo único, em determinado momento fala que o imposto progressivo sobre a valorização imobiliária e a edificação compulsória...

"não poderá incidir sobre terreno até trezentos metros, destinado à moradia do proprietário."

Evidentemente, num caso e no outro, parece-me que a questão do imóvel tem que ser entendida não apenas pelo terreno, mas também pela unidade mobiliária, e que não significa só a casa, moradia também pode ser um apartamento. Então, a conceituação exata do imóvel quando se trata de casa ou quando se trata de terreno, são cuidados que, evidentemente, deverão ser tratados.

Há outras questões controvertidas e entendo o espírito – eu até adiantaria que há um consenso, pelo menos é este o meu sentimento pessoal – de que o transporte coletivo dos centros urbanos seja um bem público essencial e, como tal, o seu custo não seja pago exatamente pelo usuário, porque ele não tem condições de pagar, e sim, que este custo seja redistribuído pela sociedade. Como isso vai ser feito é uma outra questão, é um outro detalhe, porque tanto ele poderia ser da forma de algumas sugestões aqui apresentadas, como igualmente poderia assumir uma outra forma; inclusive, deve-se salientar que do ponto de vista constitucional, o importante é que os conceitos básicos fiquem bem claros, como aqui foi defendido. A forma e os detalhes não seriam de matéria constitucional e sim de detalhamento. Não se poderia dizer que todos os representantes fossem de natureza questionável, quanto aos seus interesses, porque ouvimos isso de pessoas com longa tradição na participação de lutas populares, como é o caso do Presidente da EBTU que, antes de exercer este importante cargo foi – e é até hoje – um militante, e aqui esteve conosco não apenas na condição de presidente da EBTU, mas também como militante ativo do IAB. E, dentro dessa tradição de luta, ele tem dúvidas, efetivamente, de que se a curto prazo, se resolveria o problema de transporte na questão da estatização. Esse é um ponto muito controvertido, que eu não temo nem me preocupo em colocar. Ele poderia suscitar até um debate, porque não somos donos da verdade e podemos chegar aqui a uma conclusão satisfatória.

Tivemos aqui, igualmente, a participação do ilustre Prefeito de Curitiba, que faz uma experiência em curto prazo, de ter um sistema de administração privado, o sistema de operação de frotas públicas e ainda, questões outras que, efetivamente, esse apenas é um pequeno exemplo, mas o certo é que os pontos fundamentais como a gestão democrática, a prevalência do uso social sobre o uso privado da sociedade, quanto à questão do planejamento no sentido de possibilitar e de facilitar todas essas reivindicações contidas nos diversos pronunciamentos que nós vimos, aqui, a favor da reforma urbana, são preocupações desta nossa Subcomissão.

Portanto, eu não teria nenhuma pergunta especificamente a fazer. Eu teria, antes de mais nada, de dizer que ficamos muito felizes de ver que houve um avanço muito grande nesta luta, com

essa participação integrada de tantas e importantes entidades que defendem, como nós também defendemos. É bom que se esclareça que, praticamente, a totalidade dos Constituintes que compõem esta Subcomissão compõem, justamente, porque decidiram e buscaram, cada um, à sua forma, dentro do seu partido, dentro das condições que possibilitaram integrar essa Subcomissão porque estão defendendo arduamente a necessidade de uma reforma urbana que assegure melhores condições de vida a todos os brasileiros que residem na cidade, hoje, e que, certamente, passarão a residir, porque o percentual, hoje, da população que vive nas cidades continuará aumentando, independentemente do êxito de uma política de reforma agrária pela qual todos nós lutamos e que defendemos, e tenho certeza de que virá, principalmente, porque a nova Constituição deverá contemplar mecanismos que assegurem e que participem dessa luta de todo o povo brasileiro a favor da reforma agrária. Portanto, nós todos somos solidários a essa defesa, a essa tese, a essa bandeira da reforma urbana.

Eram essas as considerações. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à nobre Constituinte Myriam Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Gostaria, neste momento, de manifestar a minha alegria e a minha felicidade de ver como os movimentos populares estão organizados, como eles estão falando uma mesma língua, como existe um consenso entre eles, pelo menos foi o que pude sentir na parte da tarde. Infelizmente, no turno da manhã, por uma questão de informação, não pude estar aqui, mas não teria nenhuma questão a levantar e nenhuma pergunta. Porque foram de uma clareza de tal modo transparente, vocês espelharam toda aquela realidade em que vive grande parte da população brasileira e qual é o consenso? É de que o coletivo deve se sobrepôr ao individual, é que o transporte de massa deve ser um direito de todo cidadão e um dever do Estado, e devem ser criados mecanismos para que o Estado, o Município, melhor dizendo, possa intervir, possa planejar o desenvolvimento urbano que nossa cidade está a merecer, que a população urbana brasileira necessita e anseia. Este é o exato momento de nós fazermos tudo isso e hoje tivemos a oportunidade de usufruir dessa convivência com vocês. Sou uma pessoa que convivo muito com associações, com organizações. Sempre procurei, como esposa de Governador, e com essa vivência, e com essa experiência que tive e que pude amearhar, cheguei à conclusão de que só ouvindo a base da população, só ouvindo aquela população interessada na resolução dos problemas e que podemos acertar.

O nobre Constituinte Manoel Castro tem manifestado uma preocupação muito grande na gestão democrática da cidade, mas eu também me preocupo com ela. O povo tem de estar dentro da administração e tem de estar dentro de várias formas desde o planejamento até a execução e a fiscalização. De modo que nós, que pensamos assim, e temos procurado vivenciar este modo de pensar, hoje, nessa audiência pública, nesse coroamento de tudo isso, estamos, nós, Constituintes, e vocês, dos movimentos populares organizados, já inteiramente preparados para assumir

um papel decisivo que cabe a vocês e que cabe a todos nós. Ontem eu disse aqui que Governo somos seja acionada. Então, foi pensando nisto, pois foi o que ele falou, que existe uma Constituição onde as crianças de 7 a 14 anos e que deveriam ter educação gratuita e não têm, que eu gostaria de lhe dizer que apresentei duas sugestões, duas propostas: uma que cria auditorias populares para fiscalização dos serviços públicos e outra, que cria a proteção jurídica em defesa dos direitos individuais, porque sem isso não adianta nós fazermos uma Constituição muito bonita, muito dentro daquilo que todos nós estamos pensando, se não for para ser cumprida. Acho que o papel de vocês foi durante a eleição, foi naqueles debates anteriores, naqueles debates que antecederam esse momento.

É neste exatíssimo momento que nós estamos elaborando a Constituição e vocês estão nos inspecionando, inspecionando no bom sentido, no sentido certo, mas, isso não acaba aqui. Esse processo deve ser permanente, porque depois vocês terão de exigir o cumprimento dessa lei, e é aí que nós, constituintes, temos de dar condições de vocês exigirem a criação de auditorias para que possam cobrar aquilo que merecem, aquilo que está escrito e que é o direito. Apresentei uma sugestão em que as associações podem ter iniciativa para as leis. Não deve caber só ao Poder Executivo, só ao Poder Legislativo, o povo também. É bem verdade que alguns dizem: "não, nós do Poder Legislativo somos representantes do povo". Deveríamos ser, e acho que em certos momentos podemos e devemos ser. E a partir de agora, devemos lutar para sermos mais e mais. Mas, às vezes, existem certas nuances que nós não conseguimos captar. De modo que acho interessante que o povo também possa participar, que exista um mecanismo dentro do Poder Legislativo de que as associações, de que as organizações, de que o cidadão brasileiro possa ter a iniciativa das leis.

É apenas essa manifestação de cidadã, de política, de Constituinte, dessa vibração, porque digo que tudo que nós fazemos nós devemos fazer apaixonadamente. Não faço nada sem paixão e sem emoção. E é essa emoção e essa paixão, que hoje está transbordando aqui nesta, que é a nossa última audiência pública, e foi aquela que coroou de êxito, em que nós pudemos ver as duas faces da moeda. Ontem tivemos aqui todo um grupo de empresários da iniciativa privada, por que não sou contra a iniciativa privada, acho que nós temos de criar um ponto de equilíbrio, acho que aqui é a vertente, é o estuário de todas as linhas de pensamento, de centro, de esquerda, de extrema esquerda, de direita, de extrema direita, aqui cabe a nós estabelecer o ponto de equilíbrio, aquele filtro, aquele grande poder que vai filtrar tudo e estabelecer o equilíbrio, necessário à sociedade brasileira.

E praza aos céus que, com a ajuda de vocês, de toda a sociedade brasileira, nós cheguemos àquele consenso e que a nossa Constituição, de fato, espelhe aquilo que a sociedade brasileira anseia, almeja, que ela retrate transparentemente, porque o que falta muito no Brasil – e nos meus discursos sempre procurei dizer, – é a transparência. Que esta Constituição seja transparente e que reflita todo aquele anseio, todas aquelas

necessidades, tudo aquilo que é necessário para a construção de um grande Brasil.

Muito obrigado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Nabil Georgis.

O SR. NABIL GEORGIS: – Que me perdoe o público que tenho falado também, mas tenho-me olvidado, como dizem os espanhóis, esquecido três pontos que fazem parte do nosso discurso, da nossa proposta da Associação dos Inquilinos do Rio de Janeiro.

O primeiro é o aluguel, que nós propomos que seja 10% sobre o salário do operário e 20% sobre o ganho do assalariado, o chamado classe-média média. Se analisarmos as despesas desses operários que ganham 1.200, 1.500, 1.700, 3.000, 4.000, com três filhos, com um pai velho e doente, como é que vai pagar o aluguel que o proprietário, hoje, exorbitantemente exige; ou paga ou ele despeja. Há casos que passam de 200 para 4.000 no Rio de Janeiro e em Niterói.

Outra questão que nós colocamos é a do financiamento da casa própria, ou seja, ao invés de construção civil para o luxo, fazer-se construção para a classe média e para a classe proletária. Os 15% descontados na folha, do salário do operário e 20% da classe média e com juros de 22% ao mês, o aumento subsequente só poderá ser nesta linha.

A terceira questão, Srs. Constituintes – e queremos que V. Ex.^{as}, nos ajudem nisso, porque nisso nós vamos apurar talvez uma grande vantagem, uma grande paz social – é o recadastramento de todos os imóveis em todo o território nacional. E esse recadastramento, sob pena de prisão ou de multa bem alta, para quem deixar o imóvel vazio por mais de um mês, e isso tem de ser coisa séria, honesta, digna. Com isso pelo menos, vai-se diminuir de 30 a 40% a situação deste País, na área residencial. No Rio de Janeiro, nós temos mais de 300 mil imóveis vazios. Em Niterói, nós temos 58 mil, essa foi a questão levantada e discutida por vários setores que nós temos a nosso alcance em Niterói.

Quero agradecer, deixando uma palavra de emoção pelo que ouvimos aqui de manhã, como de tarde, com os Srs. Constituintes e a Sr^a Constituinte Myriam Portella, que acabou de falar, porque essas coisas muitas vezes comovem a gente e nos deixam em silêncio, mas esse silêncio representa o nosso amor, a nossa fé, o carinho e o nosso apreço, principalmente pela Mesa, que foi dirigida pelo nobre Constituinte Dirceu Carneiro, seus colegas e Líderes. Quero agradecer mais uma vez, pois nós estamos aqui para confiar a nossa luta.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não havendo mais nenhum inscrito, apenas gostaríamos de colocar, para encerrar os nossos trabalhos de hoje, é que nos pareceu que as organizações populares do nosso País decretam que a cidade não pode ser um instrumento de especulação e de lucro desvairado. E que nem o homem, nem a habitação, nem o transporte, nem o saneamento, nem os serviços, devem ser instrumento dessa especulação, porque, na realidade, o lucro e a justa remuneração devem ser conquistados pelo trabalho e pelo processo produtivo, e não especulativo. De modo que essa mensagem, além do

grande número de textos que nós recebemos e continuamos a receber, vão servir realmente para nós interpretarmos aqui um texto constitucional contemplando essas aspirações todas. E nós temos fundadas esperanças de produzir um texto constitucional que transforme a cidade num ambiente mais humano, que crie as condições institucionais para a sociedade construir a cidade que todos nós desejamos, com os seus serviços, com as suas funções plenamente atingidas e que a sociedade, que o povo, que o homem brasileiro que hoje encontra na cidade esta situação inexorável, como nós aqui já analisamos, onde mais de 70% da população brasileira vive nos perímetros urbanos e que nós sabemos não será reversível, pelo contrário, haverá um agravamento provável nos próximos anos, mas que nós possamos construir esse ambiente que todos almejamos.

Concedo a palavra ao Sr. Nabil Georgis.

O SR. NABIL GEORGIS: – Gostaria de fazer uso da palavra, antes de concluir esta reunião para, em primeiro lugar, reafirmar que hoje, na verdade, foi a primeira aparição pública deste Movimento Nacional pela Reforma Urbana, porque o nosso trabalho está apenas começando. É intenção do nosso movimento realizar um congresso, um encontro nacional sobre reforma urbana, e que saia uma decisão que tomamos aqui no começo da tarde, onde nós criamos culminar o processo de coleta de assinaturas e de entrega de assinatura para que o Congresso pudesse incluir as nossas emendas, com o respaldo não sei sede 30 mil ou de 300 mil. O que nós percebemos é que nós vamos poder neste momento, desde já anunciando o evento que vai acontecer, procurar reforçar a série de teses que nós estamos incorporando e trazendo à Subcomissão. Essas teses vão voltar no momento em que nós tivermos as assinaturas com uma emenda, sejam ou não incorporadas pela Subcomissão; deverão voltar através de um processo de reafirmação popular, do desejo popular de que elas possam ser incorporadas à nova Constituição. Afirmamos que é muito importante a criação deste movimento, dessa articulação, para que nós possamos interferir, não apenas na Constituição, mas que permaneça como uma coordenação, como um movimento que possa interferir na legislação ordinária que certamente, deve se seguir à Constituição. É fundamental que nós consigamos estabelecer que a Constituição seja clara, e aquilo que está definido na Constituição como obrigação possa ser cumprido efetivamente, para que a legislação ordinária para que o empenho do legislativo, certamente respaldado por uma mobilização popular, possa garantir essa articulação que está na Constituição e daquilo que vai ser posteriormente encaminhado como legislação ordinária. Nós pretendemos participar e continuar participando desse processo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. MANOEL CASTRO: – É muito chato falar pelo outros, sem ter procuração, mas considero, pelo nível de participação e pelo envolvimento que todos nós temos nesta Subcomissão, que eu poderia dizer, quando seria até mais apropriado pelo Presidente, a esses líderes que aqui representaram esses movimentos nacionais pela reforma urbana, que eles considerassem também

a nossa participação, ou seja, dos Constituintes que aqui estão. E considerassem porque, o que nós colocamos aqui, e volto a repetir, foi a necessidade de uma articulação nacional, dessa movimentação nacional. Evidentemente que esses sistemas têm todos os seus adeptos, aqueles simpatizantes, aquelas pessoas que, também, por razões diversas, possam dar uma maior contribuição, pela sua sensibilidade.

É claro que nós entendemos que muitas vezes, o problema participação política termina rotulando aqui ou acolá, mas não necessariamente, pois a colocação que nós estamos fazendo diz o seguinte: disponham de nós. Nós temos uma experiência acumulada, temos desejo de estudo dessas questões, que aqui foram abordadas. Estamos vinculados a outras entidades com as que aqui estiveram, igualmente interessadas nestes assuntos. Então, tenha certeza de que, seja para a realização desse Congresso, no futuro, ou dessa mobilização, que vocês possam ter os membros da Subcomissão da Questão Urbana e de Transportes como participantes dessa luta dentro de um mesmo objetivo dentro de um mesmo princípio.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sem dúvida que o nosso 1º-Vice-Presidente, Manoel Castro, interpreta o sentimento da Subcomissão.

Concedo a palavra à nobre participante.

A SR.ª EMÉRITA: – Quero trazer aqui o informe a respeito da questão habitacional, no que tange à questão mundial.

Realizou-se em São Paulo, de 6 a 10 de abril, um encontro internacional sobre a questão dos sem tetos. O problema da habitação no que tange a todos os níveis econômicos, envolvendo desde os países que exportam tecnologia, até os países que não tem condição de encampar as suas próprias tecnologias. Neste sentido, o movimento de habitação – se desenvolve, hoje, numa coordenação, a nível internacional, pois deste encontro participavam 73 países. Este encontro está sendo realizado, neste mês, na Alemanha e, em seguida, terá uma semana em Paris e, no mês de junho haverá um encontro dos Países Latino-Americanos e também de línguas latinas, porque a Espanha, embora não tenha déficit habitacional está praticamente coordenando esse trabalho. Este encontro será realizado na cidade de Córdoba e, em agosto, haverá um encontro internacional de dirigentes e de entidades, de movimentos populares, de pesquisadores, de parlamentares, enfim, de todos aqueles que estão envolvidos e preocupados em encontrar uma saída para um déficit, hoje, de 100 milhões de habitações no mundo, incluindo, nesta questão, o que diz respeito às grandes lavas de camponeses, de índios e de negros que têm sido as grandes vítimas de toda essa especulação.

Na Índia, por exemplo, o salário de um trabalhador, mesmo acumulado com o de outros membros da família, não dá, conforme o documento apresentado pelo Professor Sallas, se quer para comprar a embalagem para um saco de cimento.

Então, a questão da habitação passa diretamente pela questão do trabalho. Gostaria de chamar a atenção desta Subcomissão e, particularmente, do nosso, muito querido, companheiro, hoje Senador da República, Dr. Dirceu Carneiro, porque trago aqui, e mais uma vez quero registrar que o Movimento pela Habitação deve muito à

dignidade, à coragem e à solidariedade, do nobre Senador Dirceu Carneiro que, no ano de 1985 se colocou, como também outros Deputados, como o Deputado Djalma Bonn – e peço desculpas por não me lembrar do nome dos outros – quando batemos às portas do Congresso e nos foi privado até o uso dos bebedouros, foi V. Ex.ª sim, junto com outros companheiros que abriram, à força, as portas de vidro para que pudéssemos ter direito de beber água nesta Casa que todos dizem, durante o período eleitoral, que é e Casa do povo. Por isso, nobre Constituinte Dirceu Carneiro, quero lhe dizer que o povo do meu Estado, os 18 mil mutuários que estão na Justiça, o Movimento dos Favelados, o Movimento dos Sem-Terras, o Movimento de Libertação da Periferia; se sentem muito agradecidos pela sua participação e pela sua solidariedade. V. Ex.ª é um homem para nós muito querido. Quero que, neste momento, possamos, a partir de agora, incluir junto ao seu nome, os de todos aqueles Parlamentares que estão hoje nesta Casa com a responsabilidade de trazer um mundo melhor, uma sociedade mais justa para os nossos filhos, netos e descendentes.

Muito obrigada. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós agradecemos as palavras não merecidas por nós, mas ficamos muito gratos pela referência.

Com a palavra o Sr. Nazareno Afonso.

O SR. NAZARENO AFONSO: – Gostaria de completar as palavras do companheiro Nabil, no seguinte: que para o nosso movimento, para todas as entidades populares, a contribuição de V. Ex.ª é fundamental. Quer dizer, o relatório desta Subcomissão, na medida em que incorpore boa parte dos nossos trabalhos, será um reforço fundamental no crescimento deste movimento, no movimento social.

Quer dizer, no momento em que ele se mostre como resultado do relatório desta Subcomissão, ele irá às ruas, com muito mais força, para fazer frente à Comissão de Sistematização e daí, estaremos dando mais um passo na direção de mudanças efetivas para a nossa sociedade.

Gostaria de agradecer, também, a colocação de V. Ex.ª que do ponto de vista do movimento, é fundamental o trabalho de V. Ex.ª e o apoio de V. Ex.ª é de inestimável valia.

Muito obrigado. (Palmas).

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não havendo mais nenhum companheiro participante que queira fazer o uso da palavra, nós agradecemos a todos os expositores e achamos que encerramos com chave de ouro as nossas audiências públicas. Agora, vamos fazer a digestão de toda essa enorme quantidade de documentos que temos recebido, aqui, todos os dias, para se produzir, realmente dentro de expectativa dos que lutaram por isso e de toda a sociedade brasileira.

Muito obrigado.

Nada mais havendo a tratar, está encerrada reunião. (Palmas).

16ª Reunião

Aos doze dias do mês de maio do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dezoito horas, em Sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, com a presença dos seguintes Constituintes: Dirceu Carneiro, Lael Varella, Paulo Zarzur, Assis Canuto, Luis Marques, Manoel Castro, José Ulisses de Oliveira, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e Paulo Pimentel. Havendo número regimental, o Senhor Presidente declarou iniciados os trabalhos e passou à leitura da Ata da reunião anterior, que foi aprovada por unanimidade. A seguir, deu-se início ao expediente que constou da leitura sumária das sugestões de números: 1749, 3220, 3349, 3407, 3431, 3575, 3630, 3805, 3829, 3841, 3842, 3845, 3847, 3848, 3849, 4185, 4186, 4211, 4216, 4247, 4564, 4660, 4750, 4852, 5004, 5007, 5018, 5020, 5115, 5221, 5426, 5564, 9910, 9225, 6632, 8222, 6639, 6290, 8394, 8396, 8398, 9119, 9397, 9269, 8501, 8509, 9184, 8253, 9662, 9650, 8347, 8383, 6167, 9235, 7796, 9355, 9331, 7571, 7925, 9685, 9015, 8973, 8975, 8969, 8970, 6822, 7969, 7967, 5974, 6968, 7965, 8586, 8772, 7528, 7352, 8530, 9662, 7019, 6579, 6678, 7657, 8832, 8833, 8207, 7883, 5453, 5686, 5692, 5693, 5722, 5728, 5815, 6253, 6357, 6358, 6385, 6440, 6503, 6530, 6682, 6686, 6715, 6892, 7032, 6887 e 7318, encaminhadas anteriormente ao Relator. Findo o expediente, o Senhor Presidente deu a palavra ao Relator, Constituinte José Ulisses de Oliveira, que fez a entrega, formal, à Subcomissão, do Anteprojeto da Matéria. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente deu por encerrados os trabalhos, às dezoito horas e trinta e quatro minutos, convocando os Senhores Constituintes para a próxima reunião a ser realizada amanhã, dia treze de maio, às dezoisete horas, para discussão do anteprojeto e, para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em doze de maio do ano de mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 12 DE MAIO DE 1987, ÀS 18:00 HORAS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II SENADO FEDERAL:

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Damos início aos trabalhos com a finalidade específica de recebermos o relatório produzido pelo nosso nobre Relator, Constituinte José Ulisses de Oliveira.

Antes de ouvirmos o relatório, gostaríamos de anunciar, rapidamente, algumas ocorrências da Subcomissão. Tivemos um total de 17 reuniões incluindo esta de hoje, num total de 40 horas

de gravações. A Subcomissão recebeu 159 sugestões de Constituintes, e em torno de 54 entidades apresentaram sugestões. O número de entidades que aqui compareceram e registraram os seus depoimentos somaram 46, e o total de representantes 53. Este foi um rápido balanço das ocorrências neste período.

Temos, hoje, a finalidade específica – repito – de ouvir a proposta do Relator. Depois, nós teremos 5 dias para o debate e nós estamos examinando o aceleração máximo dos avulsos para ficarem disponíveis para a Subcomissão. Estou me referindo ao avulso impresso pela Gráfica e não essas cópias que cada Constituinte, membro da Subcomissão, já deve ter em seu poder.

Em função disso, nós podemos marcar a primeira reunião destinada à discussão para amanhã, à tarde, para dar um certo tempo de cada Constituinte examinar o Relatório, pelo menos preliminarmente, e depois sucessivamente nos dias 13, 14 e 15, que é sexta-feira. Se houver necessidade nós podemos nos reunir sábado e domingo, não há problema algum. Mas se houver o interesse de encaixar os trabalhos em dias úteis, faremos de hoje até sexta-feira, e segunda e terça-feira que seria o período em que receberíamos as emendas e discutiríamos este projeto na sua totalidade. Depois passaremos ao trabalho final do Relator e ao processo de votação.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Peço a palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Presidente, em função de rearranjos partidários e peculiaridades do nosso Partido, nós fomos designados como Membro titular desta Subcomissão, na última sexta-feira. Queremos, então, nos apresentar, porque embora não participando dos trabalhos preliminares, pretendemos participar agora efetivamente dessa fase final dos trabalhos. Então, queremos nos apresentar aos colegas da Subcomissão, uma vez que a partir de sexta-feira última passamos a integrá-la como Membro titular.

Meu nome é Assis Canuto e sou do PFL de Rondônia.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Nós acabamos de receber o relatório e o anteprojeto, e que pela indicação de V. Ex.^a a leitura dos documentos seria feita agora. Considerando, que, nós vamos ter este período da leitura, já que a próxima reunião é amanhã, se os demais companheiros concordarem, sugeriria que fosse feita apenas a leitura da parte substantiva que é o anteprojeto, deixando a parte do relatório como leitura individual para cada um de nós.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Passo ao encargo do Relator a decisão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Aceito e agradeço a gentileza, nobre Constituinte Manoel Castro.

Primeiramente, antes de começar a leitura, gostaria de agradecer a todos os Constituintes aqui presentes e ausentes que colaboraram de maneira direta ou indireta com esta Subcomissão e com este Relator. Gostaria de formular um agradecimento especial aos membros desta Subcomissão e a seus Suplentes que trabalharam aqui diariamente, inclusive à noite, e nos fins-de-semana, com as suas sugestões e colaboração. Este Relator agradece a participação desses Constituintes.

Gostaria de agradecer de maneira toda especial aos meus assessores que foram a razão deste anteprojeto que espero agrade, senão a todos, pelo menos à maioria, pois espelha, realmente, os anseios das entidades de classe que aqui vieram expor e debater as sugestões com os Constituintes. Agradeço a participação popular e mais uma vez aos membros desta Subcomissão.

Gostaria de destacar o trabalho incansável de Maria Inês Gondim Pereira da Costa, Valdemar Villas Boas, Cláudio Antônio de Almeida, Marli Pereira Martins Gomes, Marcelim Tavares de Araújo, José Silveira Rezende, Aírton José Brito, Everaldo Macedo de Oliveira, D. Helena, e demais funcionários, copeiros, enfim, a todos que colaboraram, que estão colaborando e que, espero, venham a colaborar até o fim dos trabalhos desta Subcomissão.

Inicialmente, gostaria de dizer a esta Subcomissão que procurei, ao fazer o meu relatório, espelhar o máximo possível o que foi aqui apresentado pelas entidades de classe, pelos membros da Constituinte, pelos membros desta Subcomissão. Espelhar não só as sugestões e os pedidos na colaboração, mas, também, procurei fazer aquilo que politicamente fosse possível fazer dentro desta Subcomissão, dentro da atual Constituinte e dentro da realidade brasileira em que vivemos.

Este é o meu relatório e espero que uma boa parcela dele seja do agrado, ou tenha uma correspondência dos membros desta Subcomissão.

Passarei a ler e gostaria que todos me acompanhassem porque nós entregamos ontem este relatório, porém o digitador do Prodasen cometeu algumas falhas e hoje cedo devolvemos ao Prodasen com as devidas correções, e ele só nos devolveu agora com os mesmos defeitos, com as mesmas incorreções. Então, gostaria de, em certos artigos, fazer uma correção a lápis até que o Prodasen possa fazer a correção.

Gostaria de ler o art. 1º que foi sugestão de pelo menos uns 20 Constituintes, na substância

com apenas algumas modificações. Foi, também, uma sugestão do IAB, Instituto dos Arquitetos do Brasil, está, também, na introdução no capítulo da moradia do Anteprojeto do Constituinte Afonso Arinos, todos baseados na Constituição portuguesa. Então, nós estamos nos reportando à Constituição portuguesa, da qual foram tiradas as sugestões do Anteprojeto do Constituinte Afonso Arinos e mais ou menos umas 20 sugestões aqui apresentadas. Nós todos estamos, realmente, copiando a Constituição portuguesa, porque não encontramos nada melhor. Debatermos aqui, ouvimos várias sugestões de particulares e de entidades e não encontramos nada melhor que pudesse sintetizar o problema da moradia, do que aquilo que está escrito na Constituição portuguesa, adotado também – repito – até na Comissão Afonso Arinos.

"Art. 1º É garantido a todos o direito, para si e para a sua família, de moradia digna e adequada que lhes preserve a segurança e a intimidade pessoal e familiar".

Art. 2º "A função social da propriedade tem predominância sobre os interesses individuais".

Esse Art. 2º esteve em 80% das sugestões dos Constituintes e das entidades de classe que se batiam por este artigo.

Art. 3º Toda moradia adquirida através do poder público será considerada como bem de família, com a cláusula de ficar isenta de execução por dívidas, salvo as que provierem dos impostos ou do financiamento relativos ao mesmo prédio.

§ 1º A moradia, nas condições do **caput** deste artigo, não poderá ter outro destino ou ser alienada.

§ 2º A isenção de execução por dívida, a destinação e a inalienabilidade, durarão enquanto viverem os cônjuges e até que os respectivos filhos atinjam a maioridade.

Art. 4º A desapropriação de terrenos urbanos será paga em dinheiro, ao preço de mercado, deduzida a valorização decorrente dos investimentos públicos.

Art. 5º Aquele que não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano possuir como seu, por 12 anos ininterruptos, de boa-fé, sem oposição, terreno urbano, adquirir-lhe-á o domínio, podendo requerer ao juiz que assim o declare por sentença, a qual lhe servirá de título para a transição no registro de imóveis.

Art. 6º Adquire o domínio de terreno urbano aquele que, não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, o possuir como seu, por cinco anos entre presentes ou oito entre ausentes, contínua e incontestavelmente, com justo título ou boa-fé.

Parágrafo único. Reputam-se presentes os moradores do mesmo município e ausentes os que habitam município diverso.

Art. 7º O proprietário de terreno urbano, adquirido através do instituto do usucapião, terá seu título de domínio gravado com ônus de inalienabilidade pelo prazo de vinte anos, contados a partir da transcrição em Cartório do Registro de Imóveis, sendo nulos os documentos de transferência do domínio antes desse prazo.

Art. 8º Bens públicos não serão adquiridos por usucapião.

Art. 9º Fica extinto o instituto da enfiteuse, bem como os direitos e obrigações dela decorrentes, em terrenos urbanos de pessoas físicas e jurídicas de direito privado.

Art. 10. Os orçamentos anuais e plurianuais da União, dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios consignarão dotações especiais para compra e implantação de infra-estrutura de terrenos urbanos, destinados à população de baixa renda, nas cidades brasileiras de pequeno porte.

Art. 11 A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado à aquisição de terrenos e à construção de moradias para a população de média e baixa renda, exclusivamente nas cidades brasileiras de pequeno e médio porte.

Parágrafo único. São exclusividade deste sistema a captação e a aplicação dos depósitos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança.

Art. 12 Lei Complementar poderá estabelecer regiões metropolitanas, por agrupamento de Municípios integrantes da mesma região do Estado, para a organização e a administração dos serviços públicos intermunicipais de peculiar interesse metropolitano, sempre que o atendimento destes serviços ultrapassar o território municipal e impuser o emprego de recursos comuns.

Art. 13 São considerados de interesse metropolitano, entre outros, os seguintes serviços:

I – saneamento básico;
II – ocupação e uso solo metropolitano;
III – transportes, sistema viário e eletrificação.
IV – aproveitamento dos recursos

hídricos.
V – proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VI – educação, cultura e saúde pública;
VII – lazer, esporte e turismo;
VIII – segurança pública;
IX – outros serviços considerados de interesse metropolitano por lei estadual.

Art. 14 A União, os Estados e os Municípios integrados na Região Metropolitana consignarão, obrigatoriamente, em seus respectivos orçamentos, recursos financeiros compatíveis com o planejamento, a execução e a continuidade dos serviços metropolitanos.

Art. 15 Lei Complementar disporá sobre a autonomia, a organização e a competência da Região Metropolitana como entidade pública e territorial de Governo Metropolitano, podendo atribuir-lhe:

I – delegação para promover a arrecadação de taxas, contribuição de melhoria, tarifas e preços, com fundamento na prestação dos serviços públicos de interesse metropolitano;
II – competência para expedir normas em matéria de interesse da Região.

Parágrafo único. Cada Região Metropolitana expedirá seu próprio Estatuto, que será aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado, respeitadas a Constituição e a Legislação aplicável.

Art. 16 A União, os Estados, os Municípios e as Regiões Metropolitanas estabelecerão mecanismos de cooperação de recursos e de atividades, para assegurar a realização dos serviços metropolitanos.

Art. 17 Pertence à Região Metropolitana o produto da arrecadação do Imposto de Trans-

missão Intervivos referente aos imóveis nela localizados.

Art. 18 Será preservada a memória urbana conforme disporá a lei.

Art. 19 O Plano Piloto de Brasília será preservado de acordo com a sua concepção original.

Art. 20 Compete à União:

I – estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema Nacional de Transporte e Viação;

II – executar os serviços de polícia marítima, aérea, de fronteira e nas rodovias e ferrovias federais, através da Polícia Federal;

III – dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual;

IV – explorar diretamente ou mediante concessão, permissão, licença ou contrato:

a) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de Estado ou Território;

b) a navegação aérea, aeroespacial e a utilização da infra-estrutura aeroportuária;

V – instituir imposto sobre transporte de qualquer natureza;

VI – manter o Correio Aéreo Nacional;

VIII – legislar sobre:

a) concessão ou autorização para derivação em cursos d'água, mediante projetos prévios de múltiplo aproveitamento integrado que preserve o equilíbrio ambiental;

b) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre;

c) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

d) direito marítimo e aeronáutico;

e) direito urbanístico diretrizes e bases de ocupação e uso do solo e desenvolvimento urbano e regional.

Art. 21 Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

I – implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, barragem, metro, ferrovia e pavimentação;

II – concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias federais.

Art. 22 A navegação de cabotagem, interior e pesqueira é privativa dos navios nacionais salvo caso de necessidade pública.

Parágrafo único. Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos.

Art. 23 Os serviços de transporte terrestre de pessoas e de bens e de carga aérea, dentro do território nacional, somente serão exploradas pelo poder público, por brasileiros ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, segundo se dispuser em lei.

Art. 24 O Poder Público organizará e explorará diretamente ou mediante concessão, autorização, permissão ou contrato, os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros urbanos.

Sala da Subcomissão, em 11 de maio de 1987.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Presidente, será que V. Ex.^a poderia repetir para nós o cronograma de trabalho de hoje até terça-feira?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em princípio, pelo nosso Regimento, nós teríamos cinco sessões para discussão e emendas, e faria-

mos a partir de amanhã. A primeira reunião de discussão seria às 17:00 horas, do dia 13-5. Fariamos 13,14 e 15/5, 16 e 17 são sábado e domingo. Passaríamos a utilizar 18 e 19-5, dois dias úteis, para a discussão e emendas.

Nós estivemos discutindo e chegamos a esse entendimento. Agora, na realidade aceleramos bastante o relatório final na sua publicação de avulsos, e amanhã nós o receberemos. Providenciamos hoje para amanhã recebermos.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Após, a discussão e apresentação de emendas na terça-feira.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Relator tem 72 horas para adequar e depois entramos na parte de votação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se algum membro da Subcomissão desejar mais algum esclarecimento, eu o darei com o maior prazer.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Sr. Presidente, eu gostaria de saber se ficou acertado qual seria o último dia de emendas. Se o prazo seria corrido, ou se seriam contados os dias úteis.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pelo nosso entendimento seria dia 19, terça-feira.

Nós vamos ficar bem à vontade e colocaremos sempre à apreciação do Plenário a necessidade de fazer mais do que uma reunião por dia, se à tarde ou pela manhã.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Sr. Presidente, as emendas seriam apreciadas em bloco, ou seriam apreciadas na medida em que fossem apresentadas? Qual seria a sistemática de trabalho a ser observada durante os cinco dias?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A orientação que a Secretaria está nos passando é que elas serão discutidas e votadas após a apresentação do relatório. Quanto a essa sistemática de votação, nós seguiremos o Regimento da Câmara, os regimentos normais da Casa, e esse Regimento prevê uma série de figuras, destaque, votação do projeto em bloco, depois preferências. Dentro dessas figuras regimentais nós poderemos nos subsidiar.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho que a pergunta que a Constituinte fez é se durante esses cinco dias será discutido apenas o anteprojeto?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O anteprojeto.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O anteprojeto, as emendas não. As emendas só depois do dia 19.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É o prazo para apresentação de emendas. As emendas serão objeto de discussão após a apreciação do Relator.

Se o Relator rejeitar uma determinada proposição, aí o interessado pode pedir destaque para votação em separado, pode arguir segundo as possibilidades regimentais.

Se acolher, tudo bem, fica liquidado o assunto; se não acolher, pode-se utilizar dos recursos regimentais.

Nada mais havendo a tratar, vou encerrar os trabalhos da presente reunião da Subcomissão. Está encerrada a reunião.

Levanta-se a reunião às 18 horas e 35 minutos.)

17ª Reunião

Às dezoito horas e vinte e três minutos do dia treze de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os seguintes Constituintes: Lael Varella, Assis Canuto, Manoel Castro, Expedito Júnior, Dirceu Carneiro, Luís Marques, Noel de Carvalho, José Ulisses de Oliveira, Paulo Zarzur, Luís Roberto Ponte, Myrian Portella e Gerson Marcondes. Havendo número regimental e dispensada a leitura da Ata da Reunião anterior, o Senhor Presidente procedeu à leitura do seguinte expediente: Ofício número duzentos e vinte e cinco de um mil novecentos e oitenta e sete, do Presidente da Assembléia Nacional Constituinte; Emendas dos Senhores Constituintes Paulo Zarzur, Lael Varella e Assis Canuto. A seguir o Senhor Presidente coloca em discussão o Anteprojeto e as emendas. Usaram da palavra para discutir, os seguintes Constituintes: Myrian Portella, Assis Canuto, Luís Roberto Ponte e Manoel Castro. O Senhor Luis Roberto Ponte sugere ao Relator que se convide um assessor para esclarecimento de artigos constantes do Anteprojeto. O Constituinte Raul Ferraz alega que a fase das audiências já terminou. O Presidente acata a idéia do Constituinte Luiz Roberto Ponte. A seguir o Constituinte Paulo Zarzur pede licença ao Presidente para se retirar alegando ser necessária a sua presença no Plenário da Constituinte para uma votação. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião às dezenove horas e trinta e um minutos, convocando uma outra reunião a realizar-se amanhã, às dez horas, destinada à continuação da discussão do Ante-projeto e das emendas. Para constar, eu Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em treze de maio de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 13 DE MAIO DE 1987, ÀS 18:00 HORAS E 23 MINUTOS DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, ANEXO II, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Declaro abertos os trabalhos da nossa Subcomissão.

Temos um expediente pertinente a nossa Ordem do Dia, que é debater o relatório e proceder às propostas que tiverem interesse para os Constituintes.

Peço à Secretária que faça a leitura do expediente.

É lido o seguinte Expediente: GP-0225/87-ANC Brasília, 13 de maio de 1987.

A Sua Excelência o Senhor Senador Dirceu Carneiro Presidente da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte NESTA

Senhor Presidente: O nobre Constituinte Oscar Corrêa, Presidente da Comissão dos Poderes e Sistema de Governo oficia esta Presidência indagando quanto à aplicação do § 1º, art. 17, do Regimento Interno da Assembléia Nacional Constituinte. No mesmo sentido levantaram questões de ordem os nobres Constituintes José Genoino e Brandão Monteiro.

O citado § 1º, do art. 17, estabelece que: "O Anteprojeto será distribuído, em avulsos, aos demais membros da Subcomissão para o prazo de 5 (cinco) dias seguintes, destinados à sua discussão, receber emendas." Perguntam os Constituintes se a norma regimental, como está redigida, permitirá a apresentação de emendas por parte daqueles que não integram as Subcomissões.

O Regimento Interno da Câmara dos Deputados, aplicado subsidiariamente em casos omissos do Regimento da Assembléia, somente permite a apresentação de emendas nas Comissões Técnicas dos seus integrantes.

Contudo, o dispositivo objeto de exame não veda expressamente tal procedimento, isto é, que Constituintes não integrantes de determinada Subcomissão possam nela oferecer emendas aos anteprojeto oferecidos pelos Relatores. Assim, tal entendimento deverá ser considerado pelos Presidentes das Subcomissões em funcionamento. Interpretação benigna, portanto, admite semelhante entendimento. **Deputado Ulysses Guimarães**, Presidente da Assembléia Nacional Constituinte.

EMENDA
680002-8

Dê-se ao parágrafo único do art. 22 esta redação:

"Art. 22. Parágrafo único. Os proprietários, armadores, comandantes, mestres e patrões de embarcações de registro brasileiro, assim como dois terços, pelo menos, de seus tripulantes deverão ser brasileiros natos; no caso de sociedade, esta deverá ter sede no Brasil, ser constituída de acordo com a lei brasileira e ter a maioria de capital votante, definida em lei, pertencente a brasileiros natos."

Justificação

É preciso incluir os mestres e patrões de embarcações dentro da reserva estabelecida pelo presente artigo. Também eles, de menor condição econômica, devem ser protegidos pela Lei Maior.

Creio importante que se preveja a participação de sociedades no segmento marítimo mas desde que a maioria do capital votante também pertença a brasileiros natos.

O intuito primordial desta emenda é fortalecer aqueles brasileiros que se dedicam a essas atividades, afastando a intromissão de estrangeiros no setor, até mesmo por medida de garantia para a própria soberania nacional. Se não tivermos

uma marinha mercante forte, essencialmente brasileira, ficaremos à mercê de interesses estrangeiros e, desse modo, perderemos, a competitividade no setor. – Constituinte **Paulo Zarzur**.

EMENDA
6B0001-0

Acrescente-se o seguinte artigo, onde couber:

"Art. É assegurado o direito de propriedade, salvo o caso de desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante previa e justa indenização em dinheiro."

Justificação

As normas que regem a propriedade privada, bem assim as que regulam a livre iniciativa e o princípio da liberdade individual são os componentes indispensáveis e necessários para a existência e o fortalecimento da democracia. Inexistindo esses elementos, a democracia fenece e abre o flanco para as exdrúxulas formas de totalitarismo.

Optando o Brasil pelo sistema democrático de governo, nessa fase de transição para a consolidação da democracia em que a nova Constituição deve expressar os anseios e aspirações do povo brasileiro, é importante que a propriedade privada, que é uma instituição no dizer do saudoso Pontes de Miranda, não somente seja preservada mas fortalecida, para que possamos concretizar o ideal democrático. – Constituinte **Paulo Zarzur**.

EMENDA
6B0003-6

Desdobre-se o **caput** do art. 22 na forma abaixo, passando o atual parágrafo único a constituir o § 2º:

"Art. 22. São privativas de embarcações de registro brasileiro as empregadas no transporte aquaviário, com fins comerciais, de bens e pessoas de um para outro ponto do território ou sob jurisdição nacional, nas atividades de engenharia, científicas, de pesquisa, de exploração e produção de recursos naturais e de apoio marítimo em águas sob jurisdição nacional; no apoio ao transporte aquaviário nos portos, terminais, atracadouros e fundeadouros sob jurisdição nacional.

§ 1º Em caso de necessidade pública, o Poder Executivo poderá autorizar, por tempo determinado, o uso de embarcações estrangeiras."

Justificação

Creio que esta redação é bem mais ampla e permite melhor aplicação futura do texto constitucional. A expressão "navegação de cabotagem" sofreu uma longa evolução com o decorrer do tempo, pois vem desde a Constituição Republicana de 1891 (art. 13, parágrafo único).

Garantindo a reserva de mercado, já prevista em todas as Cartas do País, o texto proposto é mais abrangente e contempla situações que, nesses anos todos, alargaram o sentido original de cabotagem.

Esta emenda garante uma reserva de mercado e, com ela, o trabalho de brasileiros ligados à essa atividade: armadores, proprietários, marítimos, trabalhadores da orla marítima, construtores navais, metalúrgicos, etc. – Constituinte **Lael Varela**.

EMENDA
6B0005-2

Inclua-se o seguinte art. 23, renumerando-se os subseqüentes:

"Art. 23. A lei disporá sobre a política de transporte marítimo internacional, atendendo aos seguintes princípios:

I – predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em parte iguais observado o princípio da reciprocidade;

II – apoio, por meio de ações próprias, a empresas brasileiras de navegação atingidas por práticas discriminatórias."

Justificação

O transporte marítimo internacional é fator de grande importância para a própria economia nacional. É preciso que o novo texto constitucional consagre as regras gerais de uma política de transporte dessa natureza adotando praxes atualmente em vigor.

O fortalecimento dos armadores brasileiros interessa, nesse particular, também aos marítimos, aos construtores navais e aos trabalhadores da orla marítima. Precisamos ter uma marinha mercante independente até mesmo como condição para termos uma atuação marcante e livre nesse segmento. – Constituinte **Assis Canuto**.

EMENDA
6B0004-4

Acrescentem-se ao art. 22 os seguintes §§ 2º e 3º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 22.

§ 1º

§ 2º Será feito obrigatoriamente em navio de bandeira brasileira, respeitado o princípio da reciprocidade, o transporte de mercadorias importadas ou exportadas por qualquer órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta, ou com estímulo governamental e as adquiridas com financiamento de estabelecimento oficial de crédito ou com financiamento externo concedido a órgão da administração pública federal, estadual e municipal, direta ou indireta.

§ 3º A obrigatoriedade prevista no § 2º será extensiva às mercadorias cujo transporte esteja regulado em acordos ou convênios firmados ou reconhecidos por autoridades brasileiras."

Justificação

O transporte marítimo internacional é fator de grande importância para a própria economia brasileira. Ele existe em função do comércio e deve ser tratado de forma a possibilitar as trocas mercantis entre as nações. É preciso resguardá-lo de possíveis injunções dos países mais fortes bem como da atuação das transacionais que poderiam praticar uma política contrária aos interesses de nosso País. Precisamos de uma marinha mercante forte para não ficarmos na dependência de interesse alienígenas. A sistemática constante desta emenda resguarda os interesses de proprietários, armadores, marítimos e trabalhadores da orla marítima, além de ser favorável à construção naval.

O princípio da reciprocidade é fundamental nos acordos de navegação e tem por objetivo, exatamente impedir que navios de terceira bandeira surjam no cenário do comércio entre os dois países e enfraqueçam o próprio sistema marítimo de cada uma das partes diretamente envolvidas no comércio internacional. – Constituinte **Assis Canuto**.

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Em discussão o relatório.

O **SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE**: – Sr. Presidente, para uma questão de ordem.

Ainda não estou esclarecido se o prazo de encerramento para a apresentação de emendas é o de cinco dias corridos ou úteis. V. Ex.^a já tem uma posição final da Constituinte?

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Estamos enfrentando essa dificuldade, principalmente por parte do relatório final, que se for até o dia 19, será um período muito curto para sua elaboração. Quero colocar a questão em aberto para que possamos oferecer oportunidade a todos quantos queiram debater, participar, fazer o número de reuniões necessárias para executar esse objetivo.

Queria também consultar do interesse do plenário de fazermos dias corridos e, portanto, incluir sábados e domingos. Caso isto não seja relevante, poderíamos fazer uma interpretação do Regimento a partir de uma visão nossa, e estabelecer o dia 19 como o quinto dia.

O **SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE**: – No dia 19 teremos os cinco dias corridos, contando sábado e domingo.

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Não, amanhã é o primeiro dia, 14, 15, 16, 17, 18, 19.

Acho que por uma questão prática, conhecendo esta Casa, e como aos fins de semana é muito difícil contar com quorum, proponho que adaptemos, sem prejuízo, favorecendo a participação dos Constituintes, e decidindo a favor do aprimoramento do projeto.

Proponho a fixação no dia 19.

O **SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira)**: – Sr. Presidente, dia 19 é que dia da semana?

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Terça-feira.

O **SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira)**: – Excelente.

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Inclusive oferecendo oportunidade aos Srs. Constituintes de, no final de semana, consultar as bases.

O **SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA**: – A que horas seria a última reunião de terça-feira para entrega de emendas?

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Poderíamos fazer no final da tarde, às 17 horas.

A **SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA**: – Prazo fatal para a entrega das emendas, dia 19.

O **SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro)**: – Ocorre que esses prazos acabam se escoando à meia-noite.

O **SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira)**: – Quero dizer o seguinte: Não tenho condições de

receber emendas à meia-noite, se eu não estiver aqui, não vou ficar aqui das 19 horas até a meia-noite esperando emendas. Se elas forem entregues no Prodasen, este irá demorar três dias para entregá-las a mim, e até já terei feito o relatório.

O SR. CONSTITUINTE LAEL

VARELLA: – Sr. Presidente, o relator está com razão. Acho que o prazo devia ser limitado no máximo até as 19 horas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Ocorre que no âmbito da grande assembleia, haverá que se respeitar o prazo de chegada às mãos do Relator. Portanto, não pode acontecer essa liberalidade que estamos tomando internamente na subcomissão. Podemos resolver pessoalmente com o Relator, mas a nível de Assembleia tem que se submeter a um prazo razoável para que S. Ex.^a possa receber as emendas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Gostaria de dar uma explicação aos membros da subcomissão. O prazo venceu dia 6 e uma parte considerável dos Constituintes entregou ao Sr. Paulo Afonso à meia-noite. Entretanto, havia propostas chegando aqui ontem, já vencido o meu prazo de apresentar o relatório. Deixei de receber boas propostas que poderiam ter sido incluídas no meu relatório, pelo fato de o Constituinte não tê-las apresentado em tempo hábil. Gostaria, por isso, que as emendas fossem entregues pessoalmente a mim ou à Sr.^a Marilda.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS

CANUTO: – Sr. Presidente, com relação a este assunto, só uma observação cautelar. Com a decisão do Presidente da Constituinte de estender a todos os Constituintes a faculdade de apresentar emendas, independente de ser ou não pertencentes à subcomissão, quero crer que os membros da subcomissão terão o maior interesse em antecipar a entrega de suas emendas para que o relator tenha mais tempo de apreciá-las e, inclusive, argüir com os seus autores e fundamentação das mesmas. Então, naturalmente, acho que, no âmbito dos membros das subcomissões, esse é um assunto até certo ponto pacífico. Sugiro a V. Ex.^a que entre em contato com o Presidente da Constituinte para que S. Ex.^a alerte, a todos a fim de que não flua uma decisão nossa aqui de receber até as 19 horas e, depois, o Relator ter que receber até a meia-noite, com base na própria legislação, no Código Civil.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Gostaria de agradecer ao Constituinte Assis Canuto e lembrar que essas emendas, muitas vezes, são resolvidas na hora. Ontem vimos uma emenda aceita oralmente, do Constituinte Manoel Castro. Hoje o Constituinte Paulo Zarzur trouxe uma, já a aceitei e pedi ao assessor para incluí-la; o Constituinte Lael Varella já trouxe uma, informalmente, eu a aceitei e já está incluída, há propostas já discutidas que vou incluir no meu Relatório.

Então, vou discutir antes porque, depois, se eu receber cem emendas, não darei conta de analisar com cem Constituintes, simultaneamente, em 24 horas. O meu prazo é pequeno.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS

CANUTO: – Com relação a essa abertura do nosso Relator, temos algumas sugestões que não alteram muito o conteúdo do relatório, com relação a outros

assuntos, que amanhã ou depois iremos apresentar, de maneira também prática, para evitar, inclusive, mais consumo de tempo para o Relator e para que todos os companheiros possam, naturalmente, tomar conhecimento delas e, se for o caso, de o Relator aceitar, porque acho que estamos aqui com o objetivo de construir uma proposta consentânea com a realidade da Subcomissão. É um comportamento louvável do Relator receber de plano, algumas propostas, inclusive porque já estivemos lendo o relatório e teremos que lê-lo várias vezes para contribuir e colaborar para que o relatório final possa ser o mais próximo da nossa realidade do que pensa a Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Queria comunicar que através de uma votação feita na Comissão Temática da Ordem Econômica, o Regimento dispõe sobre esse nosso assunto de hoje:

"Na discussão do anteprojeto e das emendas poderão usar a palavra, uma só vez, qualquer dos membros da Subcomissão, por 15 minutos improrrogáveis, e por 5 minutos Constituintes que a ela não pertençam. O Relator terá prazo de 30 minutos."

Isso é apenas uma orientação, não pretendemos levar à risca esse texto, é só para uma comunicação e orientação do Plenário.

O SR. CONSTITUINTE LAEL

VARELLA: – O Presidente é muito liberal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Continua em discussão (Pausa.)
Com a palavra o nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Sr. Presidente, tenho duas questões de ordem. A primeira é pedir uma informação ao nosso ilustre Relator ou à Assessoria da Casa. Foram levantadas, por alguns Constituintes e por Assessores desta Subcomissão, questões de divergência quanto à informação do usucapião. Estou imaginando que no caso específico, pudéssemos ter, de quem de direito, os dados exatos. Por exemplo, não sei exatamente, tenho uma certa dificuldade em mexer nessa Legislação, foram questionados alguns prazos e eu estava querendo ver qual a realidade disso, não sei se o Relator poderia me adiar alguma coisa, mas, de qualquer forma, seria interessante que pudéssemos ter alguma orientação sobre a legislação do assunto, que as dúvidas fossem dirimidas.

O SR. RELATOR (José Ulisses

Oliveira): – O usucapião é um direito que vem desde a Grécia antiga. Platão, na sua obra "A República" já fazia uma pequena referência a ele. Mas ele tomou o corpo e forma na Roma antiga, no Direito Romano. Naquela época, o instinto era de 30 anos, e havia restrições: os estrangeiros e os párias de hoje, que não pertenciam aos cidadãos romanos, aos patrícios, não o tinham. Só os patrícios poderiam usar dessa faculdade de posse, iam ao pretor e a solicitava após provar que tinham a terra há 30 anos. Isso foi incorporado ao nosso Direito, no Código Civil de Clóvis Beviláacqua, art. 550 que o detalha bem. Temos três tipos de usucapião: o extraordinário, com prazo de 20 anos – a pessoa, para requerer o usucapião, não precisa provar boa fé nem justo título; ordinário tem o

prazo de 10 ou 15 – no de 15 anos a pessoa tem que provar, que tem o justo título e boa fé, 10 anos é para quando o proprietário reside na mesma cidade onde está localizado o imóvel; em 10 anos, se o proprietário viu um cidadão ocupando o seu imóvel e não fez nada, não reclamou, não fez oposição, parte-se do princípio, tacitamente, que ele consentiu; em 15 anos, se moram em municípios diferentes. Então, hoje, com comunicação, com as estradas, tudo é mais fácil – atendendo inclusive a uma quantidade muito grande de sugestões de Constituintes, reduzi o prazo de 20 para 12 anos, de 15 para 8, e de 10 para 5. Se me perguntarem por que reduzi para 5 anos, porque antes disso e muito temerário. Por quê? Um cidadão mora aqui em Brasília hoje, ficou 10, 15, 20 anos pagando a prestação de um lote ou de uma casa que comprou pelo BNH. E um funcionário público e é transferido para outro Estado, não porque quis, mas por determinação superior, a serviço, e lá, às vezes, ele não ganha um salário alto e não tem condições de vir a Brasília, deslocado, por exemplo, para Fortaleza. Ele passa menos de cinco anos sem vir aqui, perde o terreno? O imóvel que ele passou 20 anos para adquirir? Outra pergunta, um prazo menor também. Um cidadão vai, por qualquer motivo, fazer um curso no exterior – qualquer curso no exterior leva mais de três anos – e vem a perder, porque foi deslocado. Então, reduzi o prazo mínimo para 5 anos, porque menos de cinco anos é muito difícil, é quase que a perda do imóvel direta, é você incentivar a invasão da sua propriedade.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Agradeço, inclusive fui testemunha aqui do esforço do Relator que, no princípio, tinha outro ponto de vista quanto à questão e se empenhou para atender o ponto de vista levantado por alguns Constituintes. Mas a minha intervenção veio muito em função de que ouvi referências, fora e dentro da Comissão, dúvidas quanto ao problema do prazo, citações diversas, inclusive alguns documentos. O que a lei estabelece? Estou me valendo de que foi um avanço, embora muitas sugestões envolvessem prazos menores, mas aí já é uma posição intermediária entre o que foi proposto e o que estabelece a Lei presentemente.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Gostaria de informar que o Relator da Subcomissão de Assuntos Fundiários, Constituinte Oswaldo Lima Filho, para o usucapião, no módulo rural, estabeleceu limite. Aqui fui mais benevolente com o posseiro, com o que invadiu. Porque, em princípio, não acredito que ninguém esteja de boa-fé para ocupar uma área que não é dele, que ele não adquiriu. Há casos de boa-fé quando há uma ligeira faixa de terreno, mas em princípio não. Mas o Relator da Subcomissão de Assuntos Fundiários deu 5 anos, mas limitou que aquele que adquiriu a propriedade rural pelo instituto do usucapião tem o prazo mínimo de 5, também, só que ele limitou o tamanho da propriedade. E todas as sugestões que temos aqui, estão em poder da nossa secretária, todos os Constituintes que fizeram essa sugestão limitaram em 200 metros, em 120 metros. Só o Constituinte Domingos Leonelli, do PMDB da Bahia, que fez uma sugestão em que limitava a metragem em 377 metros que é a maior e, até agora, S. Ex.^a questionou,

dizendo: "eu pedi 10 e o Sr. me deu 50." Sr. Presidente, transmiti isto lá para a Bahia e eles ficaram surpreendidos e até queriam saber a sua tendência ideológica porque isto foi demais, inesperado. Dou os meus parabéns, porque eu limitei, achava que iria cortar para 200 ou 150 metros e V. Ex.^a liberou. Na Subcomissão da Reforma Agrária, estudei juntamente com o Sr. Oswaldo Lima Filho de se dar um prazo mínimo de 5 anos. Também limitamos para que se tenha a propriedade em 20 anos, tanto aqui como lá, para depois, não haver divergência na comissão temática, só que ele limitou o tamanho da área e eu deixei em aberto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero esclarecer que se alguns dos companheiros acharem necessário a convocação de alguma assessoria para expor algum tema, que fiquem bem à vontade – talvez não possa ser providenciado na mesma sessão mas para uma sessão subsequente.

Com a palavra a Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Com, relação ao usucapião, o relator acha que foi extremamente benevolente, e até concordo com S. Ex.^a no sentido de que não consigo desentranhar do art. 5º, a função social do usucapião, porque não há o menor sentido para usucapir esse imóvel.

"...aquele que não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, possuir como seu, por 12 anos ininterruptos..."

Acho que sempre tem que haver um sentido de uso da função social da propriedade, da função social daquele imóvel. Temos que atentar para a função, o que não está estabelecido aqui. V. Ex.^a, de um lado, foi benevolente, tinha apresentado uma proposta em que teria que haver uma construção, mesmo que fosse precária, aqui não existe nada, é só ter como seu por nada e sem nada, sem nenhum sentido, sem nenhum objetivo.

O SR. RELATOR José Ulisses de Oliveira: – Está implícito aí. Gostaria de responder a V. Ex.^a, Sr. Myriam Portella...

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Não consegui ver o implícito.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Aquele que não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, possuir como seu e nele residir...

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Aí se pressupõem o uso social. Se estou morando, estou dando sentido àquilo.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Se ele não reside e não é proprietário, naturalmente deve estar morando em outro lugar ou como ocupante espontâneo ou como inquilino.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Sr. Presidente, gostaria de saber se posso continuar?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Só gostaria de esclarecer à Sr.^a o que diz o art. 5º:

"Art. 5º Aquele que não sendo proprietário de imóvel rural ou imóvel urbano, pos-

suir como seu, de forma ininterrupta, continua"

Pressupõe-se que para ter um lote vago, para ficar lá estatisticamente, terá que ter uma construção. Tem que se provar que esteve de forma explícita, ininterrupta, porque senão não se comprova que ficou por 12 anos.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Relator, no princípio da comparação com o Relatório do nobre Relator da Subcomissão de Reforma Agrária, com relação à aquisição por prescrição do imóvel rural por usucapião, é obrigatória a residência no imóvel, porque a pessoa não pode ser usucapião sem nele morar, quando se trata, naturalmente, de posse rural. Aqui acho que não prejudicariamos em nada se introduzíssemos mais essa palavra, essa expressão: "e nele residir" porque fica mais claro, as leis têm que ser claras para que amanhã não haja subterfúgios, para que o juiz possa julgar claramente.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Complementando o pensamento do nobre constituinte S. Ex.^a entende como eu, que deve ficar consignado: "morar." Analisando, mais nitidamente o art. 15 – "12 anos" – não estaríamos aqui fazendo pura demagogia? Acho excessivo 12 anos. Ninguém numa cidade fica durante 12 anos num terreno, sem contestação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Compreendo o seu ponto de vista e a pergunta é procedente mas, gostaria de dizer, primeiramente, ao Constituinte Assis Canuto, que se está estabelecido fisicamente, está morando lá, está implícito – esta redação está no Código Civil, no art. 551 que, por sua vez, o copiou o Direito Romano. Gostaria de dizer a V. Ex.^a que, normalmente, o problema do usucapião não vem do lote vago, a pessoa muda para ele e lá constrói normalmente, as grandes demandas são dos grandes conflitos de vizinhança 90% dos conflitos judiciais vêm do problema de vizinhança. Por exemplo, quando a pessoa tem dois lotes de 12 X 30, vem o proprietário construir a casa num dos lotes, normalmente ele chama o topógrafo da Prefeitura ou o arquiteto e mede e geralmente avança 1 metro. Então, ao invés de ter 12 metros, consegue-se 13, faz o muro da divisória aos 13 metros e o vizinho passa lá e vê o lote vago. Quando ele vai construir ou quando vende e o comprador vai construir, vai medir o lote e vê que este não tem 12 mas 11 metros. Aí, ele vai argüir: "Não; o Sr. invadiu o meu lote." – "Não, não invadi." "Invadiu." "Ah! Por que o Sr. não reclamou antes?" E, aí, ele fala: "Não; eu estou aqui, estabelecido – a minha cerca divisória está aqui, estou aqui há mais de 20 anos, há mais de 12 anos, pacificamente. Aqui está a divisão, eu aprovei a planta na Prefeitura." E é aí que vai a boa-fé – ele está de boa-fé. Ele está com o título justo. Outra forma, também, que se dá muito em herança, na partilha. Quando se tem vários imóveis assim, indivisíveis – "vai fazer pacífico? Fiz honesto, fiz uma divisão.." E vem aquele partilhador judiciário que faz a divisão e, às vezes não mede direito e entre irmãos um avança na parte do outro. Tempo depois, 5 ou 10 anos, é que vem a questão, já com os seus sucessores, com os seus descendentes.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Nobre Relator, quando falamos no usucapião urbano, não estamos pensando naquele vizinho que invadiu 1 ou 2 metros do terreno, não estamos pensando naquelas divergências entre herdeiros. Acho que estamos pensando muito mais, muito além – estamos pensando naquele problema que existe com as pessoas que se utilizaram de um terreno, que fizeram a sua casa própria, ali estão morando, precisam ter a sua habitação, um lugar para viver e precisam que aquele terreno seja incorporado ao seu patrimônio. Acho que quando falamos em usucapião, estamos pensando nisto, tem uma amplitude e um sentido social muito maior. E aqui estamos diminuindo o sentido do usucapião urbano, dando essa conotação de dirimir dúvidas entre vizinhos e entre herdeiros.

Se V. Ex.^a me permite, nobre colega, quando pensei no usucapião urbano, que deveria ter uma construção mesmo precária e apresentei a minha sugestão para três anos, era para acabar com aqueles conflitos que existem entre aqueles donos de terreno que têm o terreno, ali, sem o menor sentido, sem a menor função social e pensando naqueles que vêm para a cidade e não têm onde morar e que, ali, construíram a sua moradia, o seu teto, precisam trabalhar e ter a sua segurança. Foi nesse sentido maior que pensei e acho que a Constituição deveria abrigar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas, Ex.^a, pode construir, ele só não constrói se não quiser. Se ele está com o terreno, com o lote há 10 anos, ele pode construir, ele pode usucapir o terreno, basta querer.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Mas como posso mostrar a função social da propriedade se queremos, como início do nosso capítulo, dar a função social da propriedade, a função de prevalência sobre o direito individual se aqui esse que vai usucapir, não está dando nem um sentido social – ele tem o terreno como dele sem um sentido.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se ele tem o terreno como dele constrói um barraco e não uma casa é da livre vontade dele – ele pode construir: invadir hoje e construir amanhã. Está facultada aqui a construção. Gostaria que V. Ex.^a demonstrasse alguma experiência, alguma vivência, que a Sra. já viu – algum lugar que tenha alguém conseguido obter uma propriedade, adquirida através do usucapião em que não tenha uma residência, alguma coisa construída.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, com a permissão de V. Ex.^a: O art. 6º, exatamente, não exige que ele more lá, tanto que o parágrafo único diz:

"Art 6º....."

Parágrafo único. Reputam-se presentes os moradores do mesmo município e ausentes aos que habitam municípios diversos."

Posso usucapir – só que o prazo, ao invés de 5 são 8 anos – morando em município diverso o que afirma que não preciso morar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Nobre Constituinte se eu tenho um terreno, estou aqui em Brasília, o Sr. entra no meu terreno e no prazo de 5 anos eu não o arguo judicialmente, depois de 5 ou 6 anos não posso mais. Agora,

se eu moro em Goiânia e o Sr. entra no meu terreno aqui, aí o prazo passa para 8 – para você proprietário.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Veja a redação do art. 6º vamos lê-lo novamente.

"Art 6º Adquire o domínio de terreno urbano aquele que, não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, o possui como seu por 5 anos entre presentes ou 8 anos entre ausentes, contínuo incontestavelmente."

Agora, vem o esclarecimento do que é presente. Presente é quando a pessoa mora no município que ele quer usucapir e ausente quando ele mora em município diferente. É o que está dando para entender.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não! Não é isto não.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Se querendo entender, entendo assim, por que não dar uma redação mais clara?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Aqui estão todos os Códigos Civis do acidente com esta mesma redação. Gostaria que V. Ex.^a olhasse o art. 551, do nosso Código Civil de 1916, e agora, na reforma, ficou na Câmara ou no Senado 20 anos com essa mesma redação, elaborada pela Comissão de Constituição e Justiça, discutida aqui nas legislaturas anteriores se reportou da mesma forma, com as mesmas palavras.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Nobre relator, por que vamos nos utilizar das mesmas palavras do Código Civil? Então, deixa no Código Civil – só não vamos inovar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Quero mostrar a V. Ex.^a nobre Constituinte Myrian Portella, que esta matéria, em direito já é pouco de aberração porque isso nunca foi, em nenhuma época, em lugar nenhum do mundo, matéria constitucional. Fui contra, sou contra, fiz para atender a certos pedidos porque não concebo dizer que matéria de Código Civil seja tratada em Constituição. Acho que isso vai cair na Comissão de Sistematização, não vai passar, porque não é matéria constitucional.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Não entendo porque dois artigos. Um, é móvel significando casa e, o outro, é imóvel, significando só terreno?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, aqui é só imóvel.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Considero uma casa imóvel e um terreno como imóvel. Acho que ele está deslocado porque tratamos aqui – "toda moradia adquirida através do usucapião" – então, falamos aqui em moradia e depois tratamos de imóvel... Inclusive deslocado, esse do usucapião deveria estar em cima. Já a consequência, deveria estar mais embaixo como, também, o art 1º – a questão urbana é restrita à moradia. A questão urbana extrapola a moradia: é saneamento, é lazer, é educação – como está aqui:

"É garantido a todos o direito para fins de moradia digna e adequada que lhes preserve a segurança e a intimidade familiar."

A questão urbana está restrita à moradia quando a questão urbana é muito mais: é transporte coletivo, é lazer, é educação. Então, acho que este artigo é pouco, pequeno...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – No meu entendimento V. Ex.^a não fez nenhuma sugestão melhor do que essa.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Talvez não tenha feito mas acho que cabe a nós, neste momento, analisar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Terei o máximo prazer de ouvir.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – O Regimento nos dá o direito de analisar. Estou usando o direito e não dizendo que apresentei uma sugestão melhor do que esta. Não estou dizendo isso. Iniciei dizendo que a conceituação aqui sobre questão urbana está pequena, está pouca. Em nenhum minuto formulei que teria dado uma sugestão melhor do que esta. Recebemos da Universidade de Brasília e do IAB, sugestões melhores do que esta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero fazer um pedido: que as colocações não sejam feitas de modo pessoal, estamos num debate...

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Não estou levando para o lado pessoal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – "...Todos nós temos que nos respeitar. Acho que faria bem.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de dizer, Sr. Presidente, que esta sugestão foi feita nesse teor, baseado, em pelo menos 98% das sugestões encaminhadas a esta subcomissão. O Instituto dos Advogados do Brasil, que esteve aqui na primeira audiência, formulou esta conceituação. Está *ipsis litteris* copiada da Afonso Arinos que, por sua vez, copiou da Constituição portuguesa. As sugestões foram abertas, a todos os constituintes não só desta subcomissão, para verificar que sugestões do PT, PDT, PTB e de todos os Partidos com assento nesta Casa, foram baseadas na Constituição portuguesa e que a Comissão Afonso Arinos, se reportou, sem mudar uma vírgula, que o Instituto dos Arquitetos do Brasil também fez esta conceituação como abertura de sua proposta e eu, como relator, não consegui, por mais que quisesse, por mais que estudasse, nenhuma conceituação que se aproximasse desta. Então, simplesmente, copiei da Constituição portuguesa, do Afonso Arinos e do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

Agora, estarei disposto a modificar se encontrar alguma conceituação melhor que esta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaria de sugerir que os Constituintes tomassem a palavra e fizessem uma análise.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho que seria interessante. Na realidade, o primeiro assunto que abordei, através de uma questão de ordem, foi o problema do usucapião, questão de ordem esta que não foi nem um comentário quanto ao conteúdo do ponto de vista da minha opinião pessoal mas, sim, para corrigir uma informação que poderia nos causar dificuldades. Era importante que tivéssemos a convic-

ção de se estava correto ou não o ponto de vista dos dados legais porque tinha dúvida em que o relator respondeu com segurança contestada. Mas, dentro da sistemática da questão de ordem e talvez, eu estava querendo e parece-me que outros companheiros têm revelado em conversas, a mesma inquietação era a sistemática. A maior parte de nós e, no meu caso, com certeza e temos outros companheiros somos parlamentares pela primeira vez e não estamos bastante familiarizado com a técnica parlamentar e com as normas internas regimentais.

Gostaria de saber, quanto à forma de encaminhamento, quais seriam os nossos procedimentos. Queria aproveitar para dizer ao Relator que todos somos testemunhos do seu esforço, não só de fazer o melhor trabalho possível como de incorporar as sugestões, dou testemunho porque essa questão do usucapião e da enfiteuse foi um assunto que manifestei inúmeras vezes em plenário e pessoalmente, S. Ex.^a fez um esforço, teve a delicadeza de me procurar no fim de semana em casa, em mais de uma oportunidade, para trocarmos idéias, colocou-me à disposição uma farta bibliografia sobre o assunto. Evidentemente, nenhuma dúvida temos quanto a esse empenho total de S. Ex.^a, em relação a contemplar, no bojo do seu relatório, as opiniões de todos nós. O que não significa que alguns de nós, inclusive eu próprio, que em algumas questões não tenham ainda algumas dúvidas. Por exemplo, uma delas, compreendo o sentido da companheira Myrian Portella com relação ao artigo 1º, estou inclusive tentando encontrar uma forma para dar sugestão. Não fiquei satisfeito com o item relativo ao problema do transporte, porque mesmo estabelecendo ser ele um serviço público, não aborda o ponto de vista que debatemos aqui de ser um serviço público essencial, e como tal o problema remuneratório não estaria previsto no que estamos tentando discutir.

A questão de ordem que faria, era se vamos ter, independente da colaboração que cada um dê individualmente, na emenda de artigos, se esses artigos serão depois colocados em votação, a proposta inicial do relator mais a emenda formulada por cada um de nós, ou se, independente das contribuições individuais, vamos debater entre nós, como estamos fazendo agora, no caso usucapião, que vários companheiros se manifestaram. Apenas por abordar o assunto, os Constituintes Myrian Portella, Roberto Ponte e Assis Canuto, interviram também na discussão, porque o assunto tem envolvimento de todos nós. Como serão tratados alguns temas polêmicos, como o problema da desapropriação? Defendo uma linha no mínimo igual à defendida pelo relator, com relação a essa questão, no entanto sabemos, e me parece que há uma proposta em que a desapropriação urbana seja paga em dinheiro, não deduzida a valorização decorrente dos investimentos públicos. Em casos de conflitos, onde uma mesma questão tem dois pontos de vista, ela será aprovada a nível da subcomissão? Qual será o procedimento?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É claro que gostaríamos que as coisas pudessem ser bastante flexíveis, mas a rigidez da aplicação regimental poderá prejudicar um pouco essa flexibilidade. Em princípio, salvo menor juízo, quero

que seja corrigido neste momento, acolheríamos todas as emendas apresentadas nesses dias e o relator faria uma proposta sobre essas emendas, propostas e questões discutidas aqui. É claro, suponho, dentro da generalidade, que algumas possam ser acolhidas e outras não. Na hora da votação das emendas, poderá se utilizar algum mecanismo regimental, como o destaque, para tentar viabilizar ainda numa última instância, mas todas elas serão votadas, isso é regimental, a não ser que se encontre um mecanismo de votação e isso é usado, às vezes, para desviar um pouco uma certa linha do projeto, e que a aprovação de uma parte elimine a outra por consequência. Gostaríamos que isso não fosse usado aqui, queríamos que as coisas fossem discutidas em profundidade.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Presidente, na fase dos trabalhos constitucionais que estamos, em que o Regimento é a nossa bíblia, claro que nossas preocupações são procedentes. No entanto, essas 5 reuniões para discussão do relatório, análise e oferta de destaques estão realmente cumprindo seu papel. O que estamos fazendo aqui hoje é o ensaio do que vai realmente ocorrer, porque eu poderia, como qualquer Constituinte escudado pelo Regimento, fazer uma análise crítica do relatório e durante o prazo que tenho, que é constitucional, expôr minhas idéias para que os demais Constituintes tomassem conhecimento delas e assim sucessivamente, até encontrarmos um ponto de entendimento comum, se assim o relator entender. Mas na medida em que S. Ex.^a não aceita um destaque oferecido por qualquer constituinte, esse destaque tem que ser votado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O relatório vai ter um parecer favorável, ou ao contrário.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Exatamente, mas, na medida em que o Relator oferece um parecer contrário a um destaque, este tem que ser votado. Porque temos que separar muito bem agora os destaques das propostas; já encerramos o período de proposta, o que estamos fazendo agora são destaques específicos para artigos específicos.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Vamos apresentar emendas.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – São emendas, diferente de propostas. Estamos fazendo emendas específicas para artigos específicos.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, eu poderia continuar na análise do artigo 5º?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sugerimos que fosse feita uma apreciação dentro de um tempo razoável, e no final, para não haver um debate paralelo, o Relator pudesse fazer considerações pertinentes.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Penso que seria salutar também, para que não houvesse a indústria da invasão, que o possuidor, aquele que tivesse usucapião só o fizesse uma vez. "O direito previsto neste artigo será conhecido apenas uma vez ao mesmo possuidor." Acho que isso é salutar, é uma medida que se impõe que

se faça, que só possa usucapir uma vez o possuidor. Não sei se no Código Civil tem isso.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O atual Código Civil não diz. Mas eu, conjuntamente com o Relator da Subcomissão de Reforma Agrária, como as duas subcomissões vão se fundir no dia 25, vamos trabalhar todos juntos numa mesma comissão, já procuramos fazer uma coisa uniforme, porque sendo um rural e outro urbano, não teríamos divergência. S. Ex.^a colocou que aquele que adquirir uma propriedade rural, através do usucapião, terá que permanecer nela durante 20 anos, não poderá vender, alienar...

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Isso é outra coisa.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Demos um prazo de 20 anos, se ele conseguir registrar o imóvel urbano, só poderá alienar esse imóvel após 20 anos.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Não falei em 20 anos, Sr. Relator, falei que o mesmo possuidor só poderia adquirir a propriedade através do instituto do usucapião uma vez. Acho que com isso estaríamos saneando, prevenindo para que não se estabelecesse a indústria da invasão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Entendi o sentido do que disse V. Ex.^a, é muito louvável e muito bom. Acontece que posso adquirir um imóvel no Rio Grande do Sul, através do usucapião, permaneço lá, e depois vou para o Rio Grande do Norte.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – V. Ex.^a disse que aqui está implícito que é moradia. Eu não posso adquirir o usucapião desse imóvel, tendo construído uma moradia para morar com minha família, e vá depois ser inclusive um bem de família, se eu morar no Rio Grande do Sul. Está tudo desarticulado, ou eu estou desarticulada e não estou entendendo mais nada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de explicar a V. Ex.^a Um determinado cidadão mora durante 15 anos no Rio Grande do Sul, obtém um imóvel através do usucapião, depois que registrou este imóvel ele tem mais que comprovar que mora nele, pode alugar, então ele muda para o Rio Grande do Norte. Se colocar esse estudo que V. Ex.^a está prevendo, que é louvável e bem intencionado, na prática não funciona. Se ele muda para o Rio Grande do Norte e lá permanece por mais 10 anos, como é que se irá provar que ele já teve um imóvel por usucapião no Rio Grande do Sul?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Mas aí estaríamos aqui legislando para as exceções. Não acredito que vamos fazer uma Constituição para as exceções.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de sugerir a todos os membros da Comissão, a todos os Srs. Constituintes que com relação ao instituto do usucapião, há vasta literatura que doutrina sobre isto. Consultem alguns amigos civilistas, alguns professores de Direito, inclusive com relação à redação, ela é louvável, feita pelo Sr. Clóvis Bevilacqua, que é o maior civilista do Brasil e Mário da Cunha Silva Pereira, um grande advogado, todos autores brasileiros

vivos, todas as escolas de Direito adotam os livros desses autores, e eles na sua doutrina, nas suas explicações, nas suas análises acham correta. Às vezes, prefiro adotar aquilo que está sedimentado como bom, nada é melhor do que copiar, repetir do que tentar inovar para uma coisa pior.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – V. Ex.^a tem a palavra.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Essas reuniões que vamos ter até o dia 19, têm como finalidades as defesas de teses que queremos ver colocado no relatório final e evidentemente em contraposição a essas teses que são levadas. Como vamos ter 5 reuniões, se tirarmos sábado e domingo, teremos tempo suficiente, sugeriria que essa dúvida, que o Relator José Ulisses de Oliveira sugeriu para lermos no fim de semana, o difícil é acharmos a bibliografia, talvez fosse mais difícil do que vir um especialista, numa reunião em 15 minutos ele nos dá a explicação. O problema de enfiteuse, de terrenos de Marinha, o usucapião; termos uma explicação para podermos tomar uma deliberação à luz de um conhecimento mais profundo, porque esses são os temas mais polêmicos. Pedimos um especialista que nos respondesse a todas as dúvidas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de dizer ao Constituinte Luís Roberto Ponte, que tenho na Subcomissão uma vasta literatura sobre enfiteuse e usucapião, na sala do Presidente há uma bibliografia bem grande, vários livros sobre enfiteuse e usucapião. Estão à disposição de todos os Constituintes.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Vou até utilizá-los também, mas acho que não anula essa idéia de vir um técnico, porque fica mais rápido e mais fácil.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Respondendo à indagação do Constituinte Luís Roberto Ponte, colocaria, pelo menos da parte da Presidência, a boa vontade no sentido de convocar pessoas neste sentido, para expor assuntos que os Constituintes julgarem necessários. Poderíamos fazer de comum acordo e as exposições que cada especialista fizer vai ser tomada como um conjunto de informações a mais para decisão, tanto do Relator como dos Constituintes. De forma que ninguém venha colocar dogmas pragmaticamente.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra, para uma questão de ordem, ao Sr. Raul Ferraz.

O SR. CONSTITUINTE RAUL FERRAZ: – Sr. Presidente, apenas para dizer que técnicos já ouvimos, o pessoal entendido em todas as áreas, estão aqui os nomes de todas as pessoas especializadas nas matérias que já ouvimos. Acho que agora compete a cada um se preparar e expor o que entendeu e manifestar seu ponto de vista. Só a redação final é que deve ser revista com uma certa técnica, agora cada qual que vá se preparar

em casa, ouvir quem quiser para fazer seu estudo e apresentar. Acho que é a forma mais prática, senão vamos delegar poderes a técnicos para fazer a Constituição para nós, enquanto foi o povo que nos delegou poderes para fazer uma Constituição para ele.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O entendimento que tive não é de nenhuma delegação, seria apenas trazer as informações de uma forma mais fluida.

O SR. CONSTITUINTE PAULO ZARZUR: – Sr. Presidente, em virtude de votações de vital importância, como é o caso dos aposentados e a licença do Presidente para viajar, peço a V. Ex.^a a possibilidade da suspensão dos trabalhos. Inclusive as sinetas já estão tocando, acho que se faz necessário a nossa presença em plenário.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tenho a impressão que o nosso assunto é pertinente e que devíamos concluir.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Gostaria de manifestar quanto à vinda de técnicos aqui. Acho que é importante para dirimir dúvidas e não para ouvirmos mais exposições. Concordo em parte com o Constituinte Luís Roberto Ponte. É interessante termos aqui pessoas que possam, no momento da discussão, trazer aqui alguma luz, mas para a exposição não, somente para dirimir dúvidas.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, quero esclarecer que não estou pedindo ninguém para fazer exposições, para assessorar, quero entender o que é usucapião, o que é enfiteuse, não entendo, sou ignorante e quero me inteirar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em função das circunstâncias da sessão...

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, só para concluir. Como o entendimento do usucapião foi relativo a terreno, e aqui rio artigo 7º diz:

"O proprietário de terreno urbano adquirido através do instituto do usucapião, terá seu título de domínio..."

Como não havia o entendimento da construção, da edificação do terreno usado como local para implantar sua moradia, seu teto de uma família. Analisando esse artigo 7º, acho que 20 anos é muito. Gostaria que o Relator me explicasse o porquê dos 20 anos. por que não 10? Qual foi o entendimento? Porque aqui diz:

"O proprietário de terreno urbano adquirido através do instituto do usucapião, terá seu título de domínio gravado..." – Acho que é muito interessante isso – pelo prazo de 20 anos, contados a partir da transcrição em cartório do Registro de Imóveis, sendo nulos documentos, de transferência e domínio antes deste prazo."

20 anos seriam demasiados, como também os 12 anos, não seria um pouco de demagogia nossa para atendermos todos esses reclamos de linha progressista e colocarmos quase como se fosse para...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de explicar a V. Ex.^a que há uma diferença muito grande. Moradia adquirida através de financiamento do poder público, doação do poder público e através do usucapião, torne-a bem familiar. O instituto antigo do Direito Civil usado em todo mundo Ocidental, usado antigamente no Oriente também, é facultativo a todo proprietário usar, está no Código Civil, artigos 69, 70, eu o tomei obrigatório. Já que o cidadão obteve um favorecimento do poder público, o poder público investiu nele e ele venha depois a perder o imóvel. Quando se trata de moradia adquirida através do usucapião, ele não poderá vender nem alugar, é perpétuo, só quando há morte dos cônjuges ou quando seus filhos adquiram a maioridade. Isso ficou para proteção da família, porque é do conhecimento público que 80% das mulheres, hoje, que têm filhos, vivem economicamente dependentes do marido. É uma preocupação de todos os homens, mas muito mais acentuada no sexo feminino, o problema da velhice, o temor da mulher com idade avançada de ficar na rua ou ir para um asilo. Ela é apegada à sua casa para morar, é do conhecimento público, é cotidiano – e tivemos agora em todo o Brasil o problema do Plano Cruzado – que pessoas, tenho diariamente esse problema comigo, falam assim: Deputado, oh! Zé, passei 15 anos para pagar aquela casa trabalhando de noite, muitas vezes passei fome e agora meu marido avalizou o irmão dele, o rapaz não pagou e tive que vender a casa, estou na rua.

Outra também agora, só na cidade de Minas Gerais, tive conhecimento que 50 pessoas que compraram imóveis através do BNH, anteciparam até o pagamento, como queriam montar indústrias de confecção, roupa pronta, venderam o que tinham e montaram a confecção. Mas eram pessoas que não tinham experiência comercial, não tinham talento comercial; e outros até começaram bem: venderam a propriedade e montaram a confecção – um por falta de administração, outro quando veio o Plano Cruzado II, e estão sem casa para morar e desempregados. E aquela mulher, aquela família que passou necessidade durante 12, 15, 20 anos, os filhos tiveram que deixar de estudar porque não tinham condições de pagar o BNH e manter a escola para os filhos, estão hoje sem casa para morar. Foram 20 anos de sacrifício. Então para proteger essa gente, o Governo que canalizou recursos para essa família, obter a casa própria, também perdeu a sua primeira finalidade que era de dar casa para esse cidadão. O Governo perdeu a família também. Agora a família está na rua, sem lugar para morar.

Como não quis limitar o direito de propriedade, porque acho que toda pessoa que tiver o seu dinheiro deve saber aplicá-lo. Então o que a pessoa comprou com o seu dinheiro, o que ele herdou ou trabalhou ele pode dispor para qualquer coisa. Mas aquela propriedade adquirida por benefício da lei ou por benefício do dinheiro público, esta é para a segurança da sua família, para proteção dos seus filhos. Porque como é do conhecimento de todos, muitas vezes os pais morrem, os filhos ficam sob a tutela de alguém, e esse alguém vende a propriedade dos filhos menores e eles não têm condições de se educar. Por isso coloquei: os filhos só poderão vender a propriedade depois que atingirem a maioridade. O usu-

capião resguarda a propriedade. Porém, quando for lote vago, tem que ficar com o prazo de 20 anos, porque senão estimula. Em 10 anos ele obtém um imóvel por usucapião, 5 anos depois ele se acha no direito de invadir outro terreno e vender aquele, e ainda mais, ele fica num imóvel e põem os filhos no outro. Quando eles chegarem a adquirir o lote, no prazo de 5 anos, por exemplo; vencido o prazo de 5 anos já pode vender, o filho já adquiriu o direito de pegar outro imóvel – virou indústria; não podemos evitar.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Por isso mesmo achando que não deve ser indústria do usucapião é que sugiro que se limite: que uma pessoa só possa se valer do instituto do usucapião uma vez.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Acontece que não deixando que ele venda prenda-se muito mais a pessoa no local.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Não acho que não deva existir o prazo, só o acho excessivo. V. Ex.^a fez a sua fundamentação que está me levando a compreender.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se ele esta com um imóvel há 20 anos e não construiu, primeiro não existe a menor possibilidade prática de uma pessoa ficar com um imóvel vago 20 anos, sem nele construir ou sem poder vender. Se ele construiu e mora nele já passa à condição de bem de família, e não pode mais vender o imóvel.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente. Realmente, o assunto é polêmico e palpitante. Mas existe uma questão de ordem formulada pelo companheiro Paulo Zarzur que já não se encontra aqui, e gostaria que V. Ex.^a a submetesse à votação do Plenário desta subcomissão, para decidirmos, e de maneira alguma queremos limitar o direito as prerrogativas da nobre companhia de debater o assunto. Mas acredito que S. Ex.^a tem fundamentadas razões, mas nesta discussão paralela ou com a intervenção esporádica de um ou outro companheiro, não vamos chegar a um denominador comum. Acho que o objetivo desta subcomissão é formular textos constitucionais que, após serem desdobrados em legislação ordinária e complementar possam realmente deixar de suscitar o menor número de dúvidas possível, porque dúvidas sempre vão haver.

Gostaria que V. Ex.^a simplesmente submetesse a questão de ordem do companheiro ausente votação, para chegarmos a um denominador comum.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Acolho a questão de ordem e aproveitaria, antes de submetê-la ao Plenário para também lembrar que a linguagem eficaz para que seja registrado no rol das sugestões é a emenda. De modo que este diálogo não gera nenhuma consequência prática a não ser uma motivação subjetiva do Relator.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sei, Sr. Presidente, que não gera, que a emenda é a formalização. Mas se o Regimento nos dá o direito de debater, até mesmo para aclarar – falei nos 10, o Relator falou nos 20 e expôs de modo claro porque S. Ex.^a acha que devem ser

os 20. Até quase me convenceu. Acho que este debate é interessante para enriquecer e para que assimilamos um pouco mais. Estamos cumprindo o Regimento e não com discussão paralela. Pedi a palavra e procurei analisar estes artigos aqui.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Alguns colegas que pertencem à Comissão de Sistematização já me avisaram que isso não vai passar naquela Comissão pois não é matéria constitucional. Estamos debatendo muito mas quanto à possibilidade de o usucapião vigorar na Constituinte é muito pequeno. Quando chegar à Comissão de Sistematização ele vai ser derrotado por não ser matéria Constitucional.

A SRª CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Mas vai a plenário, e quem sabe? A Sistematização é uma instância mas temos o Plenário que é instância maior.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero submeter à consideração dos companheiros a suspensão da reunião em função da sessão da Câmara.

Em votação a matéria. (Pausa.)

Os Srs. Constituintes que estiverem de acordo queiram permanecer sentados.

Aprovada.

Nada mais havendo a tratar declaro encerrada a presente reunião.

(Levanta-se a reunião às 19 horas e 32 minutos.)

18ª Reunião

Às onze horas e três minutos do dia quatorze de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os seguintes Senhores Constituintes: Paulo Zarazur, Dirceu Carneiro, Manoel Castro, Gerson Marcondes, Luiz Marques, Myrian Portella, Expedito Júnior, Gidel Dantas, Luiz Roberto Ponte, Sérgio Naya, Noel de Carvalho, José Ulisses de Oliveira e Denisar Arneiro. Havendo número regimental é dispensada a leitura da Ata da Reunião anterior, o Senhor Presidente procedeu à leitura do seguinte expediente: Ofício nº 87/87, do Senhor Primeiro-vice-Presidente da Assembléia Nacional Constituinte, comunicando a exclusão do Constituinte Nyder Barbosa da Subcomissão; telex do Presidente da Confederação Nacional das Associações de Moradores – CONAN, agradecendo a oportunidade de participar de audiência na Subcomissão; Texto do Centro de Estudos de Políticas de População de Desenvolvimento intitulado "O Segundo Brasil", Urbanização e Metropolização; da Câmara Municipal de Ribeirão Preto, encaminhando sugestões daquele órgão. A seguir, o Senhor Presidente anuncia que continua em discussão o ante-projeto e das emendas. Usaram da palavra, para discutir os seguintes Senhores Constituintes: Myrian Portella, Manoel Castro, Luis Roberto Ponte, Denisar Arneiro, Gidel Dantas, Expedito Júnior, Gerson Marcondes. O Relator responde a todos. O Constituinte José Ulisses de Oliveira transmite ao Plenário da Subcomissão um convite para participarem de um Simpósio sobre transportes, no dia cinco de junho, em São Paulo e convida os Senhores Constituintes para uma reunião com o Ministro da Aeronáutica, hoje, às quinze horas

e trinta minutos, no Ministério. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a reunião às doze horas e trinta e três minutos, convocando outra, a realizar-se hoje, às dezessete horas para a continuação da discussão do anteprojeto e das emendas. Para constar eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em quatorze de maio de um mil novecentos e oitenta e sete.

Anexo, transcrição das notas taquigráficas da reunião do dia 14 de maio de 1987, às 11:00 hs, da Subcomissão da Questão Urbana e Transportes, na sala da Comissão de Legislação Social, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da presente reunião da Subcomissão da Questão Urbana de Transportes, que é a continuação dos debates do relatório apresentado pelo nobre Relator, Constituinte José Ulysses de Oliveira. Está em discussão o relatório. Com palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Ontem, eu comecei a levantar questões de ordem. Mas, entrando no conteúdo do relatório, há três pontos que eu gostaria de abordar com relação ao mesmo.

O primeiro, começando de trás para frente.

O nosso ilustre relator considerou atendidas as reivindicações na área de transportes, através do art. 24. Entendo, e vou apresentar uma emenda, apenas estou tentando dar-lhe a forma adequada, que esse artigo não contempla satisfatoriamente a questão aqui tão debatida do transporte urbano como serviço público essencial e nem o problema da remuneração. O fato de ser do Governo, o poder público organizará e explorará, não significa necessariamente que o custeio do transporte seja redistribuído para outros segmentos da sociedade que não exclusivamente os usuários. Esse foi um ponto muito debatido aqui.

Um segundo aspecto também chamou-me a atenção. A esse respeito, conversei com o nosso ilustre relator, ele nos deu uma satisfação e expôs mais detalhadamente o seu pensamento. Eu concordo com S. Ex.ª no geral. Embora concordando, acho que, adicionalmente, nós temos que fazer alguma coisa. O relatório, como está, enfatiza, e concordo com as razões apresentadas pelo relator, o problema da população de baixa renda nas cidades de pequeno e médio portes. Evidentemente que respeitando, inclusive porque a idéia contida nesses dois artigos prevê uma política das mais sérias que precisam ser feitas neste País, no sentido de favorecer a cidade de pequeno e médio portes. Sem ser explicitada é uma medida poderosa em relação ao processo migratório interno. Ainda assim nós temos uma realidade social inquestionável nas grandes cidades com relação ao problema das populações de baixa renda. E se nós não o contemplarmos de alguma forma, isso poderá criar dificuldades. Represento uma cidade de grande porte, mas não uma metrópole, no sentido exato da palavra, como Rio e São Paulo. Eu estou providenciando uma emenda a esse respeito. De qualquer jeito, achei que era válido

trazer para os demais companheiros ao debate, ao lado da questão específica do transporte, esse aspecto da população de baixa renda nas grandes cidades.

O terceiro ponto com relação ao relatório é que foi muito feliz, e foi dito inclusive pelo próprio relator, a menção do fato de que no art. 1º do parecer apresentado é garantido a todos o direito para si e para sua família de moradia digna e adequada que lhe preserve a segurança e intimidade pessoal e familiar. Ela quase copia, textualmente, no bom sentido, e o relator teve não só a honestidade intelectual mas a coragem, também, de não se preocupar em dar-lhe uma forma própria aquilo que foi aceito consensualmente e incluído na Constituição portuguesa e no Projeto Afonso Arinos. No Projeto Afonso Arinos, a questão da moradia é desdobrada em outros parágrafos que colocam aspectos também importantes quanto à realização. No relatório, ela está dispersa em outros artigos. Os artigos que cuidam da população de baixa renda são uma forma de complementar. Mas, outro ponto que vi em vários documentos que nos foram encaminhados foi a sugestão de uma forma de texto que inclui, adicionalmente, essa redação apresentada, que eu considero boa mas, que poderia ser redistribuída em outros parágrafos, dando mais substância à questão da moradia digna e adequada. A propósito, volto a tratar da questão do transporte. Apresentamos uma emenda ao art 1º que eu gostaria de antecipar, porque, na realidade, acho que, mesmo sendo um bom artigo, ele precisa ser complementado em alguns aspectos.

Eram essas as três observações quanto à questão de fundo e que coloco à apreciação dos nossos companheiros aqui presentes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. relator.

O SR. RELATOR (José Ulysses de Oliveira): – Fico feliz pelas observações do nosso primeiro-Vice-Presidente. Alegro-me muito que S. Ex.ª tenha tido tempo e trabalho de analisar bem meu relatório. Receberei com o máximo prazer as emendas.

Com relação ao art. 22, acho que, realmente, é possível melhorar. Não tenho realmente uma convicção firme, assim inalterável sobre esse artigo. Foi a melhor forma que encontrei, mas acho que ele pode ser mudado. É uma questão muito polêmica no Brasil, hoje. É um problema social. E nós poderemos estudar uma forma de atender melhor a população.

Com relação ao direcionamento do capital da habitação, o capital da indústria, da construção civil, que trava a migração, traz uma consequência, que é a de paralisar a migração para as grandes cidades, essa é uma matéria da qual eu tenho uma vivência bastante profunda e conheço bem, pois sou do ramo. No entanto, eu tive uma grande dificuldade ao colocar esse artigo. O homem público José Ulisses de Oliveira legislava contra o cidadão José Ulisses de Oliveira pessoa privada. Porque sou de uma grande cidade, da terceira maior cidade do Brasil, na qual resido e tenho propriedades imobiliárias. A partir do momento em que essa lei for aprovada, as minhas propriedades irão desvalorizar-se 50%, no mínimo. Automaticamente, eu tenho propriedades destinadas à construção imobiliária. A partir do momento em que se aprove essa lei, elas caem 50%. Lógica-

mente eu legislei contra mim, legislei contra os meus colegas, contra os meus amigos, contra os meus parentes. Um deles telefonou dizendo "Ó Zé, quem diria? Você? Logo você? Qualquer um poderia fazer isso, menos você". Lógico, eu já sabia disso. Mas acontece que eu, pensando na minha função de legislador, nos interesses desta Nação como um todo, eu tive uma preocupação maior. Essa preocupação é a seguinte: se nós não dirigirmos o capital da indústria de construção civil para as pequenas e médias empresas, nós teremos, brevemente, em São Paulo, 30 milhões de habitantes, uma população equivalente à da Argentina, com conseqüências nefastas, porque, desses 30 milhões, 10 milhões estarão morando em São Paulo sem nenhuma especialização profissional, porque a indústria de construção civil é a maior empregadora de mão-de-obra não especializada em toda a parte do mundo. Essa mão-de-obra vem do interior, principalmente do Nordeste, do interior brasileiro. Ela vai para São Paulo. Vai um, depois ele leva o irmão. Mora na periferia. E aí surgem os problemas de criminalidade, de transporte, de saúde, enfim todos esses problemas. E cada vez desloca-se mais. É instintivo. A partir do momento que se direciona o capital, não só a população, o capital para as pequenas e médias cidades, paralisa-se essa migração e ainda traz-se 10% da população que trabalha na construção civil das grandes cidades para as médias e pequenas cidades, no mínimo 10%, entre carpinteiros, pedreiros, eletricitistas, bombeiros, etc. Eles vêm, eles recebem casas, mas não são incentivados porque quem leva a grande população não especializada para a grande cidade é a indústria da construção civil. Por quê? O homem, quando vem do Nordeste, trabalha quase de graça, o custo dele é muito pequeno. A mão-de-obra de um operário especializado é mais cara. Para baratear a construção, vai-se aproveitar o homem que vem lá do Nordeste, do interior do País, porque a mão-de-obra barata diminui o custo da construção. A nossa preocupação é possibilitar o crescimento dessas médias cidades, dar-lhes a mesma infra-estrutura de habitabilidade que tem a grande cidade, a metrópole, porém no sentido de melhorar a qualidade de vida. Havendo dinheiro público podem-se planejar essas médias cidades, fazer um planejamento urbanístico, com o que se conseguirmos colocar na Constituição, as diretrizes básicas de ocupação elas vão crescer vertiginosamente. Poder-se-á fazer, dentro da nova lei, um planejamento urbanístico de forma a fazer loteamentos, através do poder público, onde já se faz a área de lazer, o parque, o meio ambiente, a escola, enfim, um projeto prefixado; evitando o que ocorre nas grandes cidades, nas periferias, com loteamentos clandestinos, desordenados, com más condições de vida, má qualidade de vida.

É este o sentido, desenvolvermos as pequenas e médias cidades, dando capital; porque embora o capital não seja o único fator de desenvolvimento, é o principal. No sistema capitalista, é o capital a razão principal do crescimento de qualquer empresa, de qualquer comunidade.

Com relação ao art. 1º, é muito discutido, cada um pensa de uma maneira. É muito subjetivo, pessoal e não entro no mérito.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Agradeço, se me permite, Sr. Presidente, as observações do nosso relator. As observações de S. Ex.^a a respeito dos arts. 1º e 24, são procedentes. Gostei que declarasse publicamente que todos pudessem perceber melhor a intenção dos arts. 10 e 11. Mas, na realidade, mesmo aceitando como tese, acho que há uma certa radicalização. Podemos priorizar, fixar dé, dentro de um determinado prazo, porque em tese é muito interessante, muito bom, mas no curto prazo criamos um impacto a nível das cidades existentes. Isso é inquestionável. A intenção é a melhor possível, concordo. Faltou, para isso, uma deliberada política em termos de desconcentração populacional. Acho, inclusive, e pretendo até discutir na linha da Subcomissão de Princípios Gerais, que é dentro da nossa Comissão da Ordem Econômica, quando formos ao Plenário da Comissão, debater, porque é fundamental que a questão do emprego esteja relacionada. Evidentemente que está claro que a questão da habitação não se resolve, simplesmente, fazendo a casa, porque pouco tempo depois isso vai estar sendo saturado. O importante é que, ao lado da habitação, se criem as condições de emprego, e se não há emprego fora dos grandes centros, ele passa a ser condição **Sine qua non**, em que pese, ainda, mesmo nos grandes centros, ao problema de carência de emprego. A população cresce mais rapidamente do que a oferta de emprego, e isso aí, de qualquer jeito, é um tema extremamente importante para que outros colegas, inclusive, opinem sobre ele.

Na realidade, no caso específico desses três itens, declarei a minha intenção de fazer a emenda porque acho que, ainda que façamos a emenda do ponto de vista pessoal e que ela contemple algum aspecto importante, talvez na discussão de idéias possa melhorar a minha própria emenda ou a de outros companheiros sobre o mesmo assunto, tomando-as consensuais em relação a alguns pontos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, faço minhas as ponderações do Constituinte Manoel Castro. Não vejo como excluir também as cidades de grande porte, mesmo porque quando falamos aqui genericamente em municípios, como é que o Município de São Paulo vai poder dispor, no seu orçamento anual e plurianual, de dotações para compra e implantação de infra-estrutura de terrenos urbanos destinados à população de baixa renda, se ela é uma cidade de grande porte? Como poderá ocorrer isso em Belo Horizonte, em Curitiba? Então, isso segue uma linha completa de incoerência. Desejo também apresentar uma emenda a esse art. 10.

Gostaria de saber, pois não consegui captar bem o que significa implantação de infra-estrutura de terrenos urbanos. Qual é o sentido? Sei o que é a estrutura de uma cidade: é tudo aquilo que dá suporte. Mas a implantação de infra-estrutura de terreno urbano... Pareceu-me que era aquela proposta minha no sentido de que devemos dotar o município, o Estado e a União de possibilidade de implantação de uma política de habitação populacional, com a estocagem de terrenos, com a reserva daqueles terrenos da área de expansão

urbana, mas implantação de infra-estrutura de terrenos urbanos não consegui captar. Gostaria que me explicassem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estamos sugerindo que o Constituinte que tem a palavra fizesse a sua exposição completa, com todas as indagações, e o Relator listaria as indagações e depois responderia.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Essa minha indagação diz respeito ao art. 10, e interligado ao art. 10 temos o art. 11, também.

Diz ele:

"A União manterá o Sistema Financeiro de Habitação, destinado à aquisição de terreno e à construção de moradia para a população de média e baixa renda exclusivamente nas cidades brasileiras de pequeno e médio porte."

Não podemos esquecer que a construção tem que se referir ao contexto geral brasileiro. É bem verdade que é salutar, que é importante essa preocupação.

Eu, que moro numa cidade de pequeno porte, acho que é importante incentivarmos a política habitacional nas pequenas cidades, mas não podemos excluir as outras cidades brasileiras. Mesmo porque, como os municípios, como São Paulo, vão poder atender as suas dotações, se são municípios de grande porte? Esta a pergunta que tenho a fazer ao Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – (Inaudível) ... já planejando, não só mantendo os terrenos, ou adquirindo a preços acessíveis para formar o chamado estoque urbano, como infra-estruturando. Porque é muito mais interessante, por exemplo, para a prefeitura, do ponto de vista político, em determinado momento, fazer a pavimentação de uma rua que já existe, ou então entrar num bem que seja supérfluo. E na medida que você obriga o problema da infra-estrutura, a questão fundamental, caso se dê o terreno, aplanado, com acesso, com rede de esgoto, com acesso de água, com energia elétrica, tudo isso atrai a população que já pode chegar lá e ocupar. São os chamados lotes urbanizados. A população de baixa renda tem, digamos assim, um custo somente com a casa. Se ela já invade o terreno e constrói de qualquer jeito, ela construiria com muito mais prazer e mais cuidado numa área que já tivesse esse acesso, que já tivesse garantido o ponto de água, o ponto de luz, a rede de esgoto, e assim sucessivamente.

Essa política, que é uma política intermediária – ao invés de dar a casa pronta, que tem um custo muito maior e que às vezes não se adequa à realidade da família, etc., é de que houvesse um investimento mais a nível da infra-estrutura de terrenos urbanos. Podemos discordar, ou até acrescentar algo. Agora, do ponto de vista técnico, a redação do artigo me parece correta. Solidarizo-me com a nobre Constituinte. Apenas com relação ao que tinha falado antes, recebi o apoio da ilustre colega, a Constituinte Myrian Portella, isto é, a questão de restringir-se a cidades de pequeno e médio porte é que, na realidade, eu pessoalmente buscarei uma alternativa que dê prioridade a essas cidades mas que não exclua

as grandes cidades, por um atendimento à realidade.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Só queria aduzir que o BNH já teve esse programa de lotes urbanizados, que era o PROFILURB e em cidades de pequeno porte, ele não funciona. Na minha cidade não funcionou. Porque era aquele lote já com ponto de água, ponto de luz, mas não funcionou porque as pessoas não tinham a mínima condição de construir a casa.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peça a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com o máximo prazer.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Responderia à Constituinte Myrian Portella, dizendo o seguinte:

O artigo 10 foi assentado e estudado, inclusive, baseado numa sugestão da Constituinte Myrian Portella. Não repeti a palavra, o mesmo texto: mas o núcleo do artigo, quer dizer, o coração do artigo está assentado numa sugestão da Constituinte feita para que o poder público tivesse estoques de terrenos.

O que diz o art. 10 é que o Poder Público, federal, estadual ou municipal pode comprar uma fazenda de 10, 20 ou 40 alqueires de terras e urbanizá-las, com opção de colocar luz, água e esgoto, ou apenas luz, ou só transporte, isto vai variar de cidade para cidade, de poder público para poder público. Mas, abre-se um leque de opções: o poder público pode doar esse terreno, pode fazer sistema de mutirão com o terreno – entra com o terreno e a comunidade faz o mutirão – pode fazer o sistema de cooperativas – personaliza dando um pedaço para cada um e entrega para a COHAB fazer, quer dizer, pelo BNH; entra com o terreno e toda a infraestrutura e a COHAB construiria. Uma outra opção para o poder público seria entrar com o material de construção e a comunidade entrar com a mão-de-obra, o que é usual. Quer dizer, o poder público dá o lote, individualiza-o e personaliza-o, dando o nome de cada um, e dá o material de construção, enquanto que a comunidade entra com a mão-de-obra.

Estas são as várias opções. Uma delas é que o poder público, tendo o dinheiro, compra a terra nua, a fazenda, o sítio, e faz a infra-estrutura, de acordo com a necessidade daquela comunidade, dependendo da cidade. Assim, abre-se o leque de opções. Pode fazer o seguinte: em várias cidades, Estado ou União, doa uma praça de esportes. Então, a prefeitura entra com o terreno, onde pode ser feito um núcleo habitacional, uma praça de esportes – ginásio desportivo – um jardim, uma Secretaria de Educação, o Estado dá a Secretaria e as professoras e ele, o terreno.

Normalmente, o que ocorre em quase todo o Brasil é isto: a Federação entra com uma parte, o Estado com outra, e vem a União com outra, até montar um novo bairro, uma nova comunidade: a comunidade vem e faz as casas. Quer dizer, há uma cooperação de todos os três poderes, mas o principal é ter o terreno urbanizado, e aí o poder público faz.

Acontece que nesta redação que está aqui dá margem para o poder público fazer várias opções de urbanização dentro da comunidade. E ele fica com estoque de terreno. Porque se a comunidade,

naquele dado momento, precisa construir 300 casas – uma cidade média – e ele consegue comprar mil terrenos, ficando com estoque, para atender à demanda e ao crescimento da cidade, de 700 lotes, está formado o estoque. Ele comprou, está formado o estoque.

Agora, eu gostaria de responder à indagação sobre o art. 11. Agora há pouco eu estive com o ex-Secretário de Planejamento da Prefeitura de São Paulo, que me ratificou, que o custo do homem para o Estado, em São Paulo, de acordo com a Escola de Arquitetura de São Paulo – ele é catedrático da Escola de Arquitetura e Planejamento – é de dez mil dólares, dez mil, em São Paulo. Este é o custo que o poder público gasta para manter o homem na capital de São Paulo; quando nós temos outros estudos dizendo que o homem, cidade brasileira, custa quinhentos dólares na média, pois na pequena custa de 100 a 200 dólares. Então, vê-se como é alto o custo do homem na grande cidade, quanto é o investimento. Para um país pobre, em desenvolvimento, como o nosso, que precisa de capital para se desenvolver, ele gastar essa fortuna no homem, se ele tem condições de dar melhores condições de vida gastando muito menos.

Esta é a realidade em que nós estamos. Acontece que o dinheiro que nós temos do poder público para investir na habitação é pequeno. Não adianta forçar que todo mundo vai dar o dinheiro para fazer a casa própria, pois o poder público não tem o capital.

Este ano, a Caixa Econômica Federal, que está gerindo todo o dinheiro público para investimento na habitação, tem, atualmente, em 1987, trinta e cinco bilhões de cruzados. Estes trinta e cinco bilhões não dão para São Paulo e Rio de Janeiro; é consumido todo em São Paulo e no Rio de Janeiro. São Paulo já está com 16 milhões de habitantes, vai chegar aos 30; o Rio de Janeiro está com 10 ou 12, vai chegar aos 15; e o resto fica aí a população toda tem que ir para trabalhar, porque tem casa. E o capital é pouco. Se o poder público tivesse capital para atender a toda a população, tudo bem. Mas acontece que não tem. Acontece que vem aqui o prefeito de São Paulo, o Governador de São Paulo, o Governador de Minas Gerais e canalizam isso. Ou seja, como têm o poder político grande, os grandes estados, as grandes cidades, todos os recursos vão para os mesmos, em detrimento das regiões e estados com mais necessidades. É o problema de Rondônia: é o Estado brasileiro hoje que mais precisa de recursos para habitação. Não é São Paulo, não é Rio de Janeiro, é o Estado de Rondônia. É o que mais cresce em percentual, é o que mais dá rendimento à resposta econômica.

E eu pergunto a V. Ex.^a, meus Colegas: Rondônia tem peso político para vir aqui e levar o dinheiro para Rondônia? Caso venha aqui o prefeito de Porto Velho ou o Governador de Rondônia ou o prefeito e o governador de São Paulo ou de Minas Gerais ou do Rio de Janeiro, logicamente não preciso dizer, sabemos para onde vai o dinheiro. Então, cabe a nós levar o dinheiro para onde ele é necessário.

A SR^a CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA (fora do microfone): – Concordo quando se trata do artigo 11: a União destina às cidades pequenas e de médio porte, dentro de uma política habitacional, o que é destinado às pequenas cidades

que não tenham suportes financeiros. Mas eu não concordo quando cita municípios, porque o Município de São Paulo (inaudível)...para construir, para fazer infra-estrutura de um terreno urbano na cidade dele. Ele não vai ter essa benevolência nem nós vamos esperar que ele dote a cidade de pequeno porte.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, aí eu concordo com V. Ex.^a Precisa haver uma modificação na redação. Eu concordo com a Sr^a Até gostaria que V. Ex.^a me fizesse uma gentileza de fazer uma subemenda. É procedente a arguição de V. Ex.^a.

Gostaria apenas de responder a V. Ex.^a e ao Constituinte Manoel Castro, que hoje, São Paulo, Belo Horizonte e Salvador não têm mais espaço físico para construção nem para terreno.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Dizem que São Paulo tem 40% de seus terrenos desocupados.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se tem terrenos desocupados, são terrenos urbanos centrais, onde não se vai construir para baixa renda, vão-se construir prédios e salas.

Estão fazendo na periferia. E é a periferia das grandes cidades que foi atendida. Foi o que eu falei aqui, nas grandes cidades. Porque se eu falo em região, e eu pensei nisto, em colocar região metropolitana, que era o meu objetivo principal. Eu estive, mentalmente, com duas redações: ou colocar grandes cidades ou Região Metropolitana. E para atenuar, já sabendo disto, que é procedente tanto de Constituintes quanto de outros habitantes, de moradores das cidades grandes. É procedente, concordo. São polêmicas e procedentes todas as arguições. Mas eu dividi. Fui, politicamente, infeliz, porque deveria ter colocado aqui cidades, Região Metropolitana e Grande Metrópole, pois, assim, poderia ceder na Região Metropolitana. Haveria uma emenda retirando Região Metropolitana e ficaria grande cidade.

Hoje, em Recife, Salvador, Fortaleza, nas grandes cidades já não se constroem casas populares. Constroem-se nas cidades periféricas. E as cidades periféricas as regiões metropolitanas estão atendidas. Eu falo na grande cidade. A grande cidade exclui, normalmente, as capitais, com exceção de Nova Iguaçu – acho que é a única grande cidade do interior brasileiro que entra neste sistema ou alguma outra – mas São Paulo mesmo, a Capital, fica de fora. Mas Diadema e Itapeverica da Serra entram. Eu só coloquei a grande cidade. Apenas uma distinção para dar idéia política, porque na prática mesmo as populações de Salvador, de Belo Horizonte, do Rio, São Paulo e Curitiba vão ser atendidas, porque não têm mais o que fazer em Belo Horizonte, São Paulo e Rio para urbanizar, na zona urbana, suburbana, no município.

E, normalmente, essas construções de BNH – chamo BNH, popularmente – já são feitas nas cidades periféricas, integrantes da grande capital. Então, essas cidades são contempladas, porque podem construir. Só não pode construir na capital. Mas, na grande Salvador, todas as cidades vizinhas podem construir, como Mascarenhas, Candeia, todas estão contempladas aqui, que atendem o pessoal que dorme lá e trabalha na capital, e vice-versa.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, eu me permitiria, sobre este tema que está sendo discutido, lembrar ao Constituinte José Ulysses o seguinte: primeiro, se não há terreno a urbanizar, não há por que ter receio de deixar a possibilidade. Se não há o terreno, o recurso não vai. Então, ele irá para aquelas cidades que podem construir.

Agora, um outro ponto de vista importante, é que a realidade não é essa. É justamente em São Paulo, capital, e em todas as capitais brasileiras, que reside a maior deficiência em termos de habitação social. Nós não estamos querendo mudar o enfoque de contemplar as cidades do interior para tentar distribuir melhor a ocupação urbana, a rede de cidades brasileiras, levando a uma desconcentração.

Agora, se for vedado o acesso a financiamento habitacional nas cidades brasileiras de porte maior, V. Ex.^a estará fazendo exatamente o oposto de solução do grande problema da favela brasileira. As favelas brasileiras situam-se, hoje, substancialmente, nas grandes cidades. Porto Alegre tem terreno para urbanizar, São Paulo tem, o Rio tem, todas as cidades grandes têm, Salvador tem, não tem cidade que não tenha terreno que se possa ampliar à margem urbana.

De forma que eu acho que a intenção do relator é a melhor possível. Acho que a idéia básica de contemplar a cidade do interior tem que ser posta de alguma forma, agora, jamais vedar a cidade grande. Até porque o sistema financeiro que se pretende colocar aqui são as cadernetas de poupança. Vai-se tirar o acesso ao financiamento das pessoas que poupam substancialmente nas cidades grandes? Não pode deixar – já disse – é impossível um dispositivo desse gênero. Posso dizer que estou só debatendo, porque vou apresentar uma emenda, obviamente. A finalidade aqui é trazer ao esclarecimento que seria verdadeiramente impensável nós proibirmos uma solução habitacional de financiamento a longo prazo nas cidades grandes brasileiras. Vedar nunca; priorizar o interior, tudo bem.

E a força política, nós temos que dizer que nós vamos elaborar uma Constituição; que vai haver participação; é um processo decisório; não vai ser um processo decisório de clientelismo. E nesse processo decisório que o Congresso Nacional vai ter uma voz ativa, vamos fazer com que uma parte dos recursos vão para os municípios do interior. Mas não dizer que a única maneira de fazer isso é proibir que vá recurso para a cidade capital.

Vou apresentar também uma emenda e, certamente, outros mais apresentarão. Eu só queria é que se alguém tivesse dúvidas sobre esse aspecto, que não permanecesse, porque é nessas cidades que reside o grande padrão de habitação do Brasil hoje. Nessas e em cidades do interior, outras que estão com um índice de crescimento enorme, que é uma nova fronteira agrícola que se está criando e que tem pólo de desenvolvimento a ser contemplado.

E mais ainda, veja bem, se diz que os municípios podem criar, vai ser estabelecida uma parcela dos seus orçamentos – os orçamentos anuais e plurianuais – como é que o município da capital vai fazer uma parcela de orçamento para atender essas populações e, ao mesmo tem-

po, ser proibido de construir habitação? É impossível vedar isso. Constituinte José Ulysses.

O SR. RELATOR (José Ulysses de Oliveira): – Eu gostaria de responder ao nobre colega, duplamente. O que acontece na indústria de construção civil é que ela tem, correspondente à medicina, hipoglicemia, o que, segundo o presidente aqui, é a falta de açúcar no organismo, é deficiência. E só se combate deficiência de açúcar não comendo açúcar – faltando açúcar deveria se comer açúcar, mas é o contrário, é preciso parar de comer açúcar.

A construção civil é a maior geradora de favelas do Brasil. É ela que leva a corrente migratória para as grandes cidades. É ela que busca – não são as grandes fábricas – é a indústria da construção civil que absorve e busca a mão-de-obra não especializada.

Então, quanto mais casas se constroem mais gente leva-se para lá, mais favelas vai haver, porque quanto mais se constrói mais se precisa de mão-de-obra gerando maior número de favelas, mais pessoas urbanas, tornando maior a cidade. Por isso ela é a hipoglicemia da indústria de construção civil, porque se parar a indústria de construção civil para-se, corta-se, estagna-se a migração e levam-se milhões de brasileiros para os pequenos e grandes centros.

Se se fizer uma pesquisa nas grandes cidades brasileiras, 80% da mão-de-obra não especializada veio do Nordeste e do interior brasileiro para trabalhar na indústria de construção civil. Então ela é a causadora; não resolve, mas cria o problema. E quanto mais se constrói, mais gente busca-se do interior.

E, volto a insistir,... basta ir na Caixa Econômica Federal, para ver que o planejamento financeiro de todos os recursos habitacionais somados à caderneta de Poupança e FGTS, para 1987, trinta e cinco bilhões de cruzados. Esse é todo o dinheiro. Fazendo uma projeção da Caderneta de Poupança, agora no altíssimo limite em que está, trinta e cinco bilhões. Não dá para São Paulo, não dá para o Rio de Janeiro.

Agora, vão ser aplicados vinte bilhões em imóveis de baixa renda e quinze bilhões no plano empresário. Plano empresário é aquele que empresta para o construtor construir e revender; é um dinheiro que tem um retorno breve, ou seja, em 24 meses ele retorna – 18 para construir e 6 para vender, normalmente em 24, 30 meses ele retorna. Então, os quinze bilhões que a Caixa vai aplicar deverão retornar, com juros e correção monetária, daqui a 24 meses. É este o plano. A aplicação em baixa renda – vinte bilhões – é feita, normalmente, em 20, 25 anos.

Gostaria que algum Constituinte aqui fosse à Caixa Econômica e olhasse o planejamento e os pedidos existentes dos 35 bilhões de cruzados. Não há um bilhão destinado às pequenas cidades, todos são para as capitais. Há de pedido mais de cem bilhões de cruzados. Os pedidos estão lá prontos, esperando. São mais de cem bilhões de cruzados. Como a Caixa só tem trinta e cinco bilhões, ela diz que tem quinze bilhões para o plano empresário e vinte bilhões para baixa renda. Acontece que todo ele é para a grande cidade. Não adianta, o empresário está na capital, ou na grande cidade porque é lá que está o lucro. Acontece que o dinheiro da Caderneta de Poupança não é o dinheiro do Poder Público; o Fundo de

Garantia não é dinheiro do Poder Público. O Poder Público é apenas o agente que repassa, que administra este capital. O capital do Fundo de Garantia é o capital do trabalhador brasileiro; a poupança é dos poupadores brasileiros, da pessoa que deposita e retira o dinheiro. Numa época de crise, a pessoa decide retirar o dinheiro e o Poder Público tem que ter dinheiro para devolver na hora, pois é só o gerente, o administrador desse capital. E esse dinheiro tem que render, ele não é herdado, tem que render para os poupadores e para os trabalhadores no Fundo de Garantia.

Então logicamente, tem que se ter uma garantia real para esse capital. Não se pode aplicá-lo para perder, tem-se que dar uma garantia de retorno desse dinheiro. Quando se constrói um imóvel financiado pela Caixa Econômica – antigamente o BNH – numa cidade de 10 mil habitantes, a garantia de que esse dinheiro vai retornar é uma, quando se constrói na grande cidade, é outra, porque é público, é notório – mas eu vou repetir – que se consegue dobrar ou triplicar o valor dependendo da época, na capital, na grande cidade. Mas a pequena cidade está estagnada economicamente, a população não cresce muito, é pequena, o aluguel baixíssimo e, por qualquer motivo, o mutuário abandona a casa ao relento e vai embora. Se se compra um imóvel que vale 200 mil cruzeiros, é possível que, daqui a um ano, ele esteja valendo cento e cinquenta, duzentos, dependendo da cidade. Então, não há garantia real do dinheiro aplicado pelo Poder Público que não é dele, ele tem que voltar. Porque se hoje o Governo aplicar todo o dinheiro do FGTS e da Caderneta de Poupança numa determinada região e retirar em outra, depois, como é que ele vai pagar os juros e correção ao FGTS? É por esse motivo, então, que a Caixa Econômica aplica o dinheiro nas grandes cidades por uma questão até de garantia.

Então cabe à Constituinte aplicar, direcionar.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Constituinte José Ulysses, com todo o respeito, em primeiro lugar, não é verdade que as construtoras estejam nas capitais. V. Ex.^a está equivocado, pois estão distribuídas em toda a região. A maioria das construções habitacionais, através do Sistema Financeiro no Rio Grande do Sul, concentra-se exatamente no interior, nas cidades do interior. Em segundo lugar, cada cidade tem a sua poupança, tanto aqueles que poupam no Fundo de Garantia, quanto na Caderneta de Poupança. O que se pode cogitar é que o dinheiro que é captado na cidade não vá para os grandes centros. Aí sim, será outra coisa. Nas cidades do interior, tem que ser aplicada, no mínimo, aquela importância que é captada na cidade. Agora, querer impedir as grandes cidades de continuarem resolvendo seus problemas habitacionais, mesmo que seja eventualmente, crescendo um pouco, proibindo que se façam construções de habitações, através do rompimento do sistema financeiro, é impensável, nobre Constituinte. É algo que não é cogitável. É a primeira proposta que vejo nesta linha. Isso é impossível. Nós não podemos chegar e dizer que, em Fortaleza, ninguém mais vai ter um sistema de financiamento para comprar a casa. Nem em Fortaleza, nem em Brasília, nem em Salvador, nem em Florianópolis e nem em nenhuma grande cidade brasileira. Isso

é impossível, pois é lá que eles poupam e têm direito. O dinheiro é deles, eles têm que ter acesso a esses recursos para comprar a sua casa. É um sistema de financiamento a longo prazo, este sistema financeiro é o antigo SFH. É financiamento para a classe média que poupa na caderneta de poupança e quer comprar a sua casa, quer melhorar, quer mudar de posição e adquire uma unidade maior.

Acho que a sua preocupação é a mesma da nossa, de não deixar desprotegidas as cidades do interior. E isso é perfeitamente possível ser feito com instrumentos, no mínimo, que aloquem uma porcentagem dos recursos captados para as cidades do interior. No mínimo naquela importância que é captada em cada cidade do interior.

Agora, não venham dizer que as cidades se tornam populosas em virtude da construção. Não é verdade! Quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha? O construtor está onde tiver obra. Até pelo contrário, grande parcela das obras estão sendo feitas no interior. A habitacional nem tanto, porque a vocação das pessoas é de ir para as grandes cidades. Esse aspecto foi amplamente debatido aqui. Todos nós sabemos que a urbanização é um fator inexorável. Se vai ser nas capitais, nas cidades médias ou nas pequenas, nós gostaríamos que fossem bem distribuídas. Que as cidades pequenas e de médio portes tenham desenvolvimento maior, até porque é mais barato manter um homem numa cidade pequena e de médio porte, mas, não é através de proibir que se faça qualquer instrumento de financiamento para a classe média, pequena e enfim para todas as classes nas grandes cidades, que nós vamos viabilizar a solução do problema urbano, da questão urbana no Brasil. Com todo respeito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Apenas gostaria de fazer referência, parece-me que há um documento produzido por um órgão do IPEA, Centro de Estudo de Política de População e Desenvolvimento, distribui uma cópia onde consta o processo de urbanização este só das regiões metropolitanas e que também é um documento interessante para análise no decorrer dos debates.

Concedo a palavra ao Constituinte Denisar Arneiro.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, Sr. Relator e Srs. Constituintes, nós também vamos apresentar uma emenda no art. 23, onde o nobre Relator diz:

"Os serviços de transportes terrestres de pessoas e bens e cargas aéreas, dentro do território nacional, somente serão explorados pelo poder público, por brasileiros ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional segundo dispositivo de lei".

No conteúdo, nós estamos de acordo com o artigo. Mas, quando nós apresentamos a nossa sugestão, nós a apresentamos com a seguinte redação:

Os serviços de transportes de pessoas e bens, em todos os seis modais...

E o engraçado é que consegui aqui mesmo essa xerox, e está riscado: "em todos os seus modais." Digo porque nós colocamos em todos

os modais, porque hoje nós temos esse tipo de transporte, mas não sei se daqui a 50 anos nós vamos ter transporte dirigível, não fala em transporte marítimo e não fala em outros tipos de transportes. Então, no momento em que nós colocamos numa Constituição: "em todos os modais", acho que nós somos abrangentes e a lei ordinária que vem logo em seguida, essa é que vai regular o percentual de capital, se vai ser todo nacional, ou se vai ser de apenas 20%. Hoje, por exemplo, no transporte rodoviário e marítimo de longo curso, esse percentual é de 20% do capital estrangeiro e 80% de capital nacional, não pode ultrapassar esse limite. O de cabotagem é de 100% de capital nacional. Então, a lei ordinária diria: 49% de capital estrangeiro e 51% de capital nacional. Nós não somos contra o capital estrangeiro. Agora, nós somos contra o domínio do capital estrangeiro naquilo que é considerado já por todo o povo brasileiro, pelo Governo e até na própria filosofia da Escola Superior de Guerra, como já disse aqui. Segurança Nacional.

Então, Sr. Presidente, nós vamos apresentar uma pequena emenda. E nós dizemos aqui na nossa emenda: "inclusive em atividade de agenciamentos e afins". O agenciamento está crescendo muito no mundo e o Brasil ainda está pouco afeito a isso. Vejo o caso de **container**, porque o futuro do transporte internacional, transporte marítimo internacional e até o transporte interno, será transporte de **container**, e no momento em que não se incluía o agenciamento, vai acontecer o que está ocorrendo hoje. Nós temos empresas estatais da Alemanha, da Austrália, do Japão, que estão burlando as nossas leis marítimas e rodoviárias por intermédio dos seus agentes. Eles instalam um agente, que é um simples intermediário, e com essa intermediação conseguem fazer com que os brasileiros trabalhem e eles ganhem o dinheiro. Por que instalamos um escritório de agenciamento e começamos a agenciar. Nós citamos o caso da Tchenko que já falamos anteriormente. Pois a Tchenko é uma firma estatal alemã. Então a **Hoehst, Bayer, Volkswagen**, todas essas firmas alemãs dão preferência absoluta para a Tchenko. Então, é essa firma que agencia tudo aqui, contratando transportadores e carreteiros para fazer o serviço aqui. Então, eles ficam com a parte do leão e deixam os brasileiros somente – como diz o outro – como trabalhador braçal.

Então, acho que se nós conseguíssemos que o nosso Relator, depois desta explicação e mais alguma que S. Ex.^a quiser, porque estamos dispostos a apresentar, aceitar, porque nós podemos até modificar nossa apresentação aqui do nosso trabalho, da nossa sugestão, mas que ampliasse mais esse artigo, pois viria de encontro, tenho certeza, ao interesse nacional, com relação ao art. 23, todas as modalidades de transporte, de pessoas, bens e cargas aérea.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O que é que está faltando aqui?

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Marítimo, hoje. Amanhã poderá ter transporte por dirigível.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, já há 3 artigos delineados sobre marítimo. Existem vários artigos que falam sobre o marítimo.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Diz aqui: navegação por cabotagem, interior, pesqueiro. Agora, por que aqui nós estamos especificando os tipos de transporte? Amanhã, nós poderemos ter transporte de dirigível. Dentro dos próximos 30 a 40 anos vai ser o sistema de transporte.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Existe um item aqui: compete a União legislar sobre transporte aeroespacial, aeroportuário, é privativo da União. Está aqui, no art. 20: aeroespacial e aeroportuário, sobre a Infraero e tudo mais.

Então no art. 20, item IV, b: a navegação aeroespacial e a utilização de infra-estrutura aeroportuária.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Perfeito, então essa está explicada. Agora, no problema de agenciamento?

Aí, nobre Relator, um caso é legislar, outro é prestar serviço.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, mas a lei complementar legisla, e pode-se prever isso aí. Faz-se a lei complementar prevendo que não pode. Não se pode fazer nenhuma legislação brasileira sem ser pela União. Compete a ela, exclusivamente, do jeito que está aí. Só ela pode legislar sobre aeroportuário. Só ela, a União.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Outra coisa que me preocupa também mas mesmo assim vou depois submeter à apreciação dos companheiros uma emenda – o problema, que eu disse aqui, do art. 23, incluindo o agenciamento e afins.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Agora, esse artigo aqui, o número 23, fiz só para atender a sua sugestão. Apenas tem uma redação diferente da que V. Ex.^a colocou, em todos os seus modais. E "em seus modais" não pode atender porque senão a Varig não pode ir para Nova Iorque, assim como a Panam não pode entrar aqui, a Lan Chile, a TAP. Então, não haveria transporte aéreo nenhum.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Mas desde que na Constituição se tenha a reciprocidade. Se formos ler aqui...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas nos tratados internacionais já existe. Isso eu não posso pôr. Isso é tratado internacional, bilateral. Por exemplo, a Transbrasil está pegando uma linha agora para o Canadá, que foi feita de Governo para Governo. Isso aí é um contrato feito previamente entre embaixadas, entre Governos. Não é feito entre linhas comerciais. É em nível de Governo. Inclusive, quando se faz um tratado internacional, o Congresso Nacional ratifica esse tratado, ou então não concorda. Faz o tratado de Governo para Governo e o Congresso Nacional ratifica, legisla sobre o tratado internacional.

Quando faz uma linha aérea de Governo para Governo, tem. Então, quando a Lan Chile vem até aqui ou a Varig vai a Santiago do Chile, houve um tratado bilateral, de Governo para Governo, aprovado pelo Congresso Nacional. Então, não precisa, não tem como incluir na legislação.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Mas isso aí é permitido. Isso é lógico. Eu digo o seguinte: a empresa que opere aqui dentro,

se instalar aqui dentro do Brasil. É certo, a Lan Chile e lá no Chile.

Num trato bilateral ela vai operar aqui. Uma outra que vier, está compreendendo, desde que tenha reciprocidade... Como é que vamos enfrentar um Japão, vamos enfrentar um Estados Unidos instalando empresas nossas lá? Não temos condição, então temos que preservar, ainda, os nossos. Agora, no momento em que tivermos essa condição... A VARIG, por que que ela opera lá? Porque a Pan American opera aqui. Então, nesse momento não tem problema. Aí é bilateral.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se não me engano, a única matéria que não foi incluída nesse artigo que V. Ex.^a deseja incluir é o problema de agenciamento. Porque não constava também da sua sugestão, não. Ele não faz parte integrante da sua sugestão.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Não faz?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, agente, não. É só o dos seus modais.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Então está aqui. Foi essa a sugestão apresentada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Então não veio no caput.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu poderia depois apresentar...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Está bom.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eram essas, Sr. Presidente, as sugestões que tinha a apresentar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Constituinte Myriam Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – (Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se não houver lei específica em que os recursos são separados já. Ele chega e separa, por antecipação. Na ação política do cotidiano, é impossível. Por quê? Porque todo governo tem os seus problemas políticos. É o Presidente do órgão, o Presidente da República, são Governadores. E vivemos em um regime capitalista, em que o peso econômico de uma cidade grande, do governo de uma cidade grande prevalece em detrimento do pequeno Município, do pequeno Estado. Não há como. Por quê? Porque não vai deixar de atender São Paulo, com 16 milhões de habitantes, para atender a uma cidade de 10 mil habitantes.

O Prefeito de uma cidade de 10 mil habitantes não consegue chegar ao cume do poder, à pirâmide do poder. Não chega. Pode-se dizer que deve ser assim, teoricamente é, mas na prática, é aqui, nos Estados Unidos, é na Europa, na União Soviética, é assim.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – Fundo de Participação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Fundo de participação. Se não se alocar como o Fundo de Participação, que já vem pelo computador do Ministério, na prática não funciona. Porque as necessidades das grandes cidades são muito maiores do que as da pequena; o peso

político, o peso eleitoral. Enquanto uma entra com 8 milhões de eleitores, a outra entra com 10 mil eleitores, 20 mil eleitores, então, logicamente, vai haver muito mais deputados, senadores, vereadores. Os empresários, banqueiros canalizam para lá.

Estou falando isso, mas sou de uma cidade grande, sou da terceira maior cidade do Brasil. E lá que sou eleito, tenho a minha vida toda lá. Quer dizer, não estou fazendo isso em benefício próprio, nem econômica nem eleitoralmente, porque sou um homem urbano, da grande cidade.

Estou falando porque conheço, o problema das pequenas cidades. Não adianta. O Prefeito não consegue falar com o Governador. Ele vai lá e é enrolado: "tem 10 mil votos, um tiquinho de votos só".

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA: – E até parece incoerente eu, que sou de uma pequena cidade, estar esmiuçando o art. 10, mas é que aqui nós temos que legislar para o todo. Uma cidade de pequeno porte não tem peso político e acho que a sua preocupação é muito válida, mas o que não podemos é deixar uma incoerência dentro de um texto constitucional. Não é que eu não me preocupe com as cidades de pequeno porte, porque eu venho de um Estado pobre, venho de uma cidade de médio porte e acho que sua preocupação é inteiramente salutar, é importante. Mas acho que não podemos, tendo em vista essa preocupação, introduzirmos no texto constitucional uma incoerência. É só isso.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Gidel Dantas.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Sr. Presidente, Sr. Relator, pretendo apresentar uma emenda fundamentada em um projeto que apresentei com relação à concessão de linhas do transporte público. O art. 21, que o Relator apresenta no inciso II:

"Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

II – Concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias federais."

O nosso projeto inclui também as ferrovias, porque somente se permite ao Governo conceder a concessão para o transporte rodoviário e não permite para o ferroviário.

O que nós estamos sentindo, hoje, principalmente no meu Estado, é que a RFFSA está desativando todas as linhas. Diz que é porque está dando prejuízo. Então, vamos ceder, vamos conceder para o particular explorar, a fim de prestar melhor serviço à população.

A nossa emenda será para que seja extensiva também às linhas ferroviárias a concessão. Não seja restrita somente às rodoviárias.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Expedito Júnior.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Primeiramente, eu gostaria de agradecer ao Constituinte José Ulysses, porque até mesmo quando ele está exemplificando com algum Estado, pelo menos aqui na Subcomissão, Rondônia está sendo lembrada. Então, eu gostaria de agradecer ao Relator e dizer também da questão do art. 11.

Eu também que estou sendo privilegiado, pois venho de um Estado de pequeno porte. O Estado de Rondônia.

O Relator disse da dificuldade de se alocarem as verbas. Se não for já especificado dentro da lei, acredito, também, que na prática não funciona.

Veja bem, eu estava dizendo aqui para o meu amigo de Porto Alegre que o Estado dele é privilegiado. Estado do Rio Grande do Sul parece que tem 243 municípios. Foram assinados 244 convênios para lá e agora – não é que eu esteja defendendo Minas Gerais, nobre Relator, que tanto defende Rondônia – Minas Gerais parece que tem 722 e no EBTU tinha 120 convênios assinados. Não estou dizendo que Minas Gerais não tenha poder de articulação. Agora, veja bem, Rondônia, um Estado pequeno, que peso político nós temos para, junto à esfera federal, conseguirmos alocar os grandes recursos como esses e como outros?

Agora, também eu não sei como Constituinte José Ulisses. Principalmente, Rondônia vive em torno da Capital. Não podemos oferecer nada para o interior; nós não temos energia elétrica para levarmos a indústria. Na capital oferecemos alguma coisa. Quer dizer, nós temos que levar a casa própria para onde temos condições de assegurar, que o homem tenha alguma coisa em troca daquilo. Só com a casa, nós não vamos conseguir segurá-lo no município, nós não vamos conseguir segurá-lo no interior, na capital nós oferecemos alguma coisa, falo especificamente de Rondônia.

Agora, acredito, também, que nos outros Estados ocorra a mesma coisa.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de responder que, no meu entendimento, a casa e o emprego, ao lado da educação e saúde são os fatores que prendem a pessoa no interior. Primeiro é o emprego e o segundo é a casa, depois que vem a Educação. Esse trinômio prende o homem no seu **habitat**. A Educação porque é preciso dar estudo para os filhos, para que eles progridam. O problema da casa, da moradia, sendo o emprego em primeiro lugar, e a educação para os filhos esses três fatores fazem o homem se deslocar ou permanecer.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Constituinte Max Rosenmann.

O SR. CONSTITUINTE MAX ROSENMANN: – Sr. Presidente, Sr. Relator, José Ulisses, e companheiros Constituintes: Lendo atentamente o relatório observamos no que diz respeito à usucapião, com respeito à titularidade de um imóvel. E temos uma alerta a fazer aqui no que diz respeito à proteção que estamos dando. Nós observamos, por exemplo, que o sujeito que invade um terreno onde o proprietário não mantém uma vigilância, ele adquire o domínio dessa terra, nós entendemos que o proprietário deve se manter vigilante ao seu imóvel para que as coisas ocorram de forma correta.

Entretanto, nós não podemos deixar de fora aquele pequeno adquirente do seu lote, aquele pequeno adquirente do seu terreno. Nós sabemos que São Paulo foi constituído principalmente na sua periferia em loteamentos, ou parcelamento de solos considerados irregulares ou clandestinos.

Ocorre, entretanto, que esses adquirentes pagaram o seu terreno, eles levaram a efeito até

o último centavo aquela proposta pactuada num contrato de compra e venda. Mais de uma vez nós, na condição de Secretário de Planejamento, lemos sentenças judiciais onde o interessado através do instituto, do instrumento de usucapião procurava o domínio do seu terreno e lá a Prefeitura era acionada, através do órgão competente, e dizia, pedia para que se não fosse expedido a usucapião em função de ter sido oriundo esses terrenos de um loteamento clandestino ou irregular e que o então proprietário, ou o empreendedor criminoso deixando de fazer essa regularização impedia do adquirente ter o seu título de domínio.

Nós entendemos que temos que privilegiar o pequeno adquirente, o adquirente do lote popular, esse aspecto será objeto de uma emenda nossa, mas peço um carinho especial, porque nós sabemos que 90% da periferia são loteamentos clandestinos ou irregulares e nós precisamos separar a figura do vendedor do criminoso da figura do comprador de boa fé. Nós não podemos impedir do sujeito ter acesso ao domínio, quando existe a pendência de quem lhe vendeu, muito embora quem lhe vendeu tenha sido o dono, tenha o título legalmente registrado. Com pendências em determinadas esferas de competência o prejuízo não pode ser repassado ao adquirente. Essa emenda que entendemos deva ser colocada, sob pena de nessa questão urbana nós não atingirmos as grandes massas dos grandes centros porque é lá que está a problemática do homem que adquire o seu lote e não tem acesso ao domínio sob uma pendência que não lhe cabe, pendência do empreendedor, ou do mau loteador ou do mau empresário.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de responder. Achei procedente a arguição. Porém já foi contemplada, porque 98% dos compradores em todo o Brasil de lotes em loteamentos não registrados, não legalizados através das suas respectivas prefeituras, possuem mais de 5 anos. E eles têm as condições que eu coloquei, eles têm o justo título porque eles compraram de proprietários da terra, da gleba, não honestos, mas eles compraram. Eles receberam um documento, um recibo, e pagaram as prestações, que normalmente são divididas em prestações de 20 ou 30 meses, eles têm um título. O título bastam 4 pagamentos; uma entrada, um sinal, um recibo de que ele comprou aquele lote, então ele possui o título. Foi de boa fé, tanto é que ele comprou e pagou, fez um contrato ele tem uma conta, um recibo, ele pagou a conta de luz, então ele está de boa fé e título.

Quase todos, ou cerca de 98% têm mais de 5 anos, e aqui com a usucapião dos 5 anos ele adquire automaticamente; basta ele ir ao Cartório de Registro, é automático. A prefeitura não tem poder legal de impedir a usucapião em terras de particulares, quando se está querendo adquirir, por meio de usucapião, a propriedade da terra particular.

E, como me parece nobre Constituinte, ele mora em São Paulo, mora em Guarulhos, segundo fui informado, o Zarzur vai conversar com o civilista Professor Washington de Barros Monteiro, que é professor e uma das maiores autoridades nesta matéria, se não me engano, em usucapião, e também sobre loteamento de invasão. A consulta poderia ser estendida e eu tenho certeza de que não há nada melhor para dirimir, para

sanar esses problemas de todos os loteamentos do que a usucapião dos 5 anos. Porque tem todas as qualidades, todas as condições, tem boa fé e usa o título, 5 anos. E não precisa-se nem gastar advogado, é só requerer, através da Defensoria Pública, e o Juiz concede, automaticamente. O sujeito comprou o lote há 6 anos, é só morar, residir, continua a usar, colocou menino na escola, bastam esses fatores, boa fé e usa o título por mais de 5 anos. Nesse caso, a Defensoria Pública faz para ele sem gastar nem um tostão, é automaticamente.

Serão resolvidos esses 98% de todos os problemas de loteamentos clandestinos no Brasil. Indo a São Paulo nesse fim de semana, V. Ex.^a pode conversar com o Professor, o Constituinte Paulo já combinou com ele se encontrarem no fim de semana e ele vai te dar um parecer nesse sentido, tenho absoluta certeza porque é um homem com um conhecimento profundo, é um dos novos autores mais usados, lidos e doutrinadores no Brasil nessa matéria. Provavelmente essa emenda não será nem necessária, porque estará tudo resolvido, mas terei o máximo prazer em examiná-la.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Continua em debate.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Acho realmente que essa é uma solução muito feliz porque é uma das coisas que nos preocupa muito nas cidades brasileiras é o mundo de loteamentos irregulares que não podem ser averbados na Prefeitura por inconclusões, inclusive, acho que esse caminho que o Constituinte José Ulisses indica aí parece-me que talvez resolva.

Só tenho uma pequena dúvida, talvez na área da análise que possa ser feita, porque para ter usucapião não pode ter contestação da posse, não sei se o dono do loteamento pode contestar, acho que não, porque tem a compra. Talvez fosse o caso de analisar isso. Mas me parece que realmente resolve a questão.

Depois eu tinha uma outra questão.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Temos observado as sentenças judiciais, onde nós todos sabemos que existe usucapião na forma que estabelece a legislação vigente e nós temos observado nas sentenças e, antes das sentenças, nas consultas ao Poder Público. Por isso o meu alerta para que nós façamos esse artigo de uma forma muito clara, que preencha todas as questões ou seus eventuais desdobramentos, porque o Juiz consulta a Prefeitura e normalmente existe contestação do empreendedor ou do antigo proprietário e também do Poder Público, então a coisa fica enrolando, enrolando e, na verdade, nós não chegamos a uma conclusão e à decisão final.

Então para que façamos tudo de forma clara, aplicável e que na prática resulte numa agilidade maior nós precisamos – eu acredito que aí – da nossa consulta na forma colocada pelo Relator, e também o nosso entendimento para que examinemos com muito cuidado.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Vou explicar mais uma vez, porque expliquei aqui ontem, que não sendo o instituto da usucapião matéria inconstitucional em parte alguma do mundo, nós estamos colocando aqui de maneira

até forçada e eu que faço parte da Comissão de Sistematização irei lutar por ele, e a não ser que haja esforço muito grande de todos que têm interesse, a possibilidade de chegar a ser incluído na redação final da Constituição é pequena. Vou lutar, mas a possibilidade é muito pequena, porque é eminentemente matéria de Direito Civil. A partir do momento em que entrar a usucapião, virá ou virão outros aspectos, como a parte referente ao trabalho para, estabelecer piso salarial, tudo sobre trabalhismo, o Código de Trabalho, a Legislação CLT. Então, fica difícil.

Então, vamos fazer uma seleção, já conversei previamente aquilo que não é matéria constitucional, só se for de alta relevância nacional como a pena de morte. Então a possibilidade é muito pequena nesse campo de ser incluído a usucapião.

Eu coloquei esse tema para debate, para discussão, e vou lutar para entrar, mas a possibilidade de entrar na redação final da Constituição é muito pequena.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, queria fazer uma ponderação sobre as propostas que nós apresentamos no último dia 6 e acho que nem foram redistribuídas para o Relator. Tem uma que, sem um conhecimento profundo, pode ser polêmica e pode ser mal-entendida e que eu reputo de grande importância – vou tentar depois explicar a cada um dos meus companheiros aqui de Comissão, porque seria longo nós tentarmos explicar só no monólogo – mas eu gostaria de, preliminarmente, dizer do que se trata.

Nós sabemos que o Sistema Financeiro de Habitação passou por tumultos muito grandes a partir do ano de 1983 quando as prestações habitacionais, como regra, começaram a crescer, porque cresciam igual à inflação e os salários cresciam menos que a inflação, então houve um descompasso entre o aumento da prestação que deveria ser cumprida pelos mutuários e o aumento dos salários reais.

A consequência disso foi uma série de medidas que o Governo veio tomando por causa de uma contestação nacional que foi resultante em decréscimo de prestações que pegou a todo mundo, inclusive aos mutuários que não tinham nenhuma necessidade, mutuários que compraram casas nas praias no Guarujá, nas praias do litoral e que já tinham tido benefícios enormes quando da pré-fixação da correção monetária nos anos de 79 e 80.

O resultado disso tudo é um rombo no sistema e o Banco Central está fazendo essa conta para nós, que não deve ser inferior a 200 bilhões de cruzados. E o Governo central vai ter que, de alguma forma, cumprir ao longo de um prazo de 18 a 20 anos que são os prazos do contrato, porque esse rombo só se dá na medida em que os contratos vão vencendo já que a prestação não sendo suficiente para pagar o saldo devedor, quando termina o prazo do contrato, pela própria estipulação do sistema, automaticamente fica quitado o saldo devedor e o Governo tem que alocar aquele recurso para a Caixa Econômica seja lá o agente que for.

Essa importância daria para se construir, para se resolver o problema de 2 milhões de famílias faveladas. Agora uma parte disso foi devido, acho

que é de pessoas que não têm condição de pagar e, portanto, é justo até socialmente aceitável que tenha sido dado esse subsídio adicional. Mas, uma parte enorme de pessoas receberam, e há testemunhos das mais variadas categorias, receberam subsídio absolutamente na contramão, tirou-se de pobre para dar para rico, inviabilizando o sistema.

Hoje uma série de imobiliárias privadas não estão financiando porque o Governo ainda não disse como vai cobrir o fundo e eles se recusam, portanto, a continuar o financiamento, estão pretendendo aumentar os juros para o futuro mutuário para cobrir esse rombo, o que é uma loucura, é uma insensatez, o futuro mutuário da classe média, da classe pobre, da classe média baixa, não tem nada que estar pagando acréscimo na sua prestação para cobrir um subsídio que foi dado a gente rica que precisava disso, ou a gente remediada. Eu sou um dos casos, certamente aqui na Comissão talvez tenha outros, que pago, eu não gosto de citar a pessoa, mas é importante para que haja um entendimento, eu pago Cz\$ 1.300,00 por uma prestação de um apartamento cuja primeira prestação era 13 salários mínimos! Está reduzida hoje a Cz\$ 1.300,00.

Então, fizemos um estudo muito aprofundado, analisando junto com o Banco Central, analisando com uma série de mutuários, inclusive com pessoas que são beneficiadas e que concordam com isso, pessoas de sensibilidade social, pessoas comprometidas com a justiça e que têm trânsito de passar uma medida nessa linha e a solução seria retirar uma parte somente dos subsídios que foram dadas a quem ganha acima de um certo valor. O assunto está analisado com algum critério, eu suponho que possa ser melhorado, mas está pensado um número lá que nós pudéssemos avançar, limitado esse valor de acréscimo nas prestações futuras, fosse só o suficiente para pagar o saldo devedor. Quer dizer, aquilo que ele se comprometeu a fazer quando ele comprou a casa própria. Quando o mutuário comprou a casa própria ele tinha o compromisso de pagar o seu saldo devedor e limitado também a que a prestação nova nunca venha a comprometer a sua possibilidade de pagar, isto é, restrita, por exemplo, a 2/3 do que representava a primeira prestação em termos de salário mínimo. Essa análise representa uma série de estudos técnicos que parece até não ser pertinência para uma Constituição, mas que nas disposições transitórias certamente o é, e que vem cumprir 3 finalidades básicas: primeiro, resolve o problema do sistema atual, evita que se tente cobrar do futuro mutuário, pobre, necessitado, que está inviabilizado, de ele ter que pagar subsídio para quem não precisava e que recebeu no passado; segundo, faz com que os agentes privados voltem a financiar: terceiro – e aí que está, eu acho, a parte mais importante – na medida em que o Governo fica liberado de alocar esses recursos para cobrir o FGTS ele fica, ao mesmo tempo, obrigado a anualmente, nesta importância que resultar de acréscimo, destinar obrigatoriamente aos Estados os recursos para erradicação de subhabitação. Nós vamos ter uma linha de financiamento, mais do que financiamento, uma linha de recursos efetiva para aplicação pelos Estados, pelos municípios preferencialmente para aportar no sentido de erradicar a subhabitação brasileira.

Acho que isso tem um teor social da maior importância e acho que nas disposições transitórias caberia.

Vou me permitir distribuir a proposta a cada companheiro e depois tentar tirar a dúvida um por um porque eu tenho absoluta convicção de que vamos, na verdade, marchar para um instrumento potentíssimo de erradicação da subhabitação no Brasil.

Muito Obrigado.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de sugerir ao Constituinte Ponte que apresentasse uma emenda ao art.11 dizendo o seguinte:

"É privativo a esse Sistema Financeiro específico, que será criado pela União, do qual fazem parte as cadernetas de poupança e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, que fosse exclusivo dos Bancos Oficiais".

Porque esse levantamento eu argüi junto a Caixa, levantei esse fundo de compensação, esse fundo que teria que pagar aos mutuários que os bancos particulares estão alegando que vai ter um rombo de 200 milhões e com medo de não receber isso do Governo eles estão pegando a capitação e depositando no Banco Central e ganhando o **spread** de 2%. Eles pagam a 6 e aquela letra do Banco Central paga 8, então eles pegam, sem risco nenhum, sem problema administrativo nenhum, o que eles estão fazendo? Mas a finalidade da caderneta de poupança foi para aplicar, para fazer habitação.

Então, todo o dinheiro arrecadado atualmente no Brasil pelos bancos particulares privados está sendo depositado no Banco Central, e eles ganham **Spread** de 10%. Por quê? O risco é grande, a economia instável, já caminhando para a recessão eles não querem tirar o dinheiro e aplicar a 15 ou 20 anos sem ter um retorno garantido. E tem custo operacional caro, como aumento de despesas com funcionários e aplicação. Então, eles preferem ganhar um **spread** de apenas 2% e recebem do poupador, a poupança e aplicam no Banco Central. Mas essa não foi a finalidade da criação da poupança. Então, como é possível que a Caixa Econômica esteja aplicando, os bancos oficiais e os particulares não porque o banco oficial tem função social; e o banco particular visa apenas o lucro, que é o seu objetivo imediato, que é até muito honesto, mas visa o lucro, não tem compromissos sociais; sendo que os bancos oficiais muitas vezes têm a função social. Então, para resolver esses problemas eu aceitaria com o máximo prazer e analisaria a emenda que fosse privativa. O Banco do Brasil está hoje com 20 bilhões de cruzados em apenas três meses, com a Caderneta Verde pudesse até ampliar a sua rede e aplicasse, nas cadernetas de poupanças para habitação, e com a Caixa Econômica e os Bancos oficiais e estaduais viesse a ter esses recursos aí sim, com pressão pela necessidade e com a finalidade social, teria um recurso muito maior para aplicar em habitação.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Realmente ocorre o que V. Ex.^a está mencionando. Agora, acho que se entrar nesse detalhe em termos constitucionais parece-me que não é pertinente. O Banco Central, está cogitando, de só remunerar 6% para o setor privado, para aquilo que ele não atingir nas obrigações míni-

mas. Isto não tem nada a ver com a minha proposta, a minha proposta diz o seguinte: Por causa desse problema do rombo da Caixa Econômica Federal, por exemplo, cada mutuário novo paga 3% da sua prestação diretamente, em cada prestação, para cobrir o rombo do subsídio antigo. Segundo, os juros do sistema que eram 10% máximo e iam declinando até 2%, hoje foi autorizado 12% para todas as camadas para com esse diferencial, dar lucro para cobrir o rombo passado. Terceiro, cada construtor que vende sua habitação, paga 2%, também para cobrir esse subsídio antigo que não é o construtor que paga, ele incorpora no preço e cobra do mutuário no final, obviamente. Então, tem uma série de deformações advindas do passado, que nós podemos agora, que uma Constituição pode, numa disposição transitória, resolver.

Quanto a esse problema de não haver aplicação, eu não me incorporo numa tese de estatização, acho que realmente a Caixa Econômica Federal, é um grande instrumento, há outros instrumentos como: os bancos estaduais, que também têm como financiar, mas essas entidades também estão com este problema. Esse rombo é de todos aqueles que emprestaram no sistema, porque foi imposto um subsídio, no ano que a inflação foi 246% o Governo determinou que só se pagasse 112% no aumento da prestação. Então, vai-se terminar os contratos e não se vai quitar. Hoje, o valor de grande parte das prestações das camadas mais ricas não chega a pagar os juros anuais do saldo devedor, o que significa que, no fim do ano, o saldo devedor em OTN aumenta, em vez de diminuir, porque não chega a pagar 10%, que é o juro anual máximo do valor do saldo devedor. Essa importância, inclusive, tende a crescer, e nós podemos resolver sem nenhum trauma, sem dificultar a vida de ninguém, só são as pessoas que podem e que receberam um subsídio indevido de uma sociedade pobre, que não tem por que, não resolver o problema da favela, para resolver o problema de quem não precisa desse subsídio. É só isso que nós estamos querendo colocar aqui. Tenho a absoluta convicção de que se for entendido com clareza tem uma aceitação. Já falei com diversos mutuários que terão que pagar um pouquinho a mais e que concordaram com isto, porque têm uma visão social de justiça. É este aspecto, Constituinte José Ulisses que eu gostaria que fosse analisado com cuidado. Foi um assunto muito maturado, muito pensado, tenho absoluta certeza que conduz à justiça social. O que não elide de nós marcharmos para evitar que o setor privado não financie. Mas esse é um problema que o Banco Central pode fazer, um instrumento direto reduzindo de 8 a 6%, que, aliás, uma das próximas resoluções do Banco vai ser nesta linha. Sabe o que o Banco fez mais, dos 100% captados em caderneta de poupança hoje, os agentes podem aplicar, inclusive a Caixa, 20% a juros livres para também ajudar a pagar o subsídio para trás. Vejam que a caderneta é tabelada, é o único segmento financeiro que, felizmente, tem um tabelamento na captação de 6% e na aplicação que deu um **spread** compatível. Para ajudar neste rombo, os agentes têm 20% para aplicar livremente, tem mais 10% para aplicar em habitação, a juro livre e não a juro tabelado, como sempre foi, e só sobra a 50%, porque os outros 20% é para depositar no Banco Central, e só

sobra 50% para habitação a juros tabelados. E nem esses os agentes querem fazer. Tudo isso oriundo, em grande parte, dessa deformação que houve no sistema cujas cifras, tenho certeza absoluta se os senhores tiverem ciência em detalhe, vão ficar escandalizados. Estou dando um exemplo. Eu pago menos de um doze avos do que era a minha primeira prestação. Não é o caso é uma generalização daqueles mutuários de mais alta renda.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O que o Sr. está solicitando aqui do Banco Central, é ao mesmo que dizer que o filho matou a mãe. É impossível, todos os diretores do Banco Central são nomeados pelos bancos particulares. Então, não tem jeito. É impossível o Banco Central regular os bancos particulares, porque são os bancos particulares que nomeiam o Presidente, é o mesmo que se pedir ao filho para matar a mãe. É impossível. O Banco Central pode fazer tudo, menos fiscalizar bancos particulares, porque Bracher era do Banco Central estava aí agora no Unibanco o outro era do Bradesco. O Banco Central é um departamento da federação dos Bancos do Brasil.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Não esqueça, Sr. Relator, que o que nós estamos propondo, nós não, esta Constituinte como um todo, e vai ser aprovado, está lá o sistema tributário, que o Banco Central vai ser livre, vai ser escolhido diretamente, independente da vontade do Presidente da República. Esse é um dos aspectos que vai passar tranquilamente.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – A sugestão do nobre Relator, dirigida ao companheiro Ponte, faz parte de uma proposta, de um projeto que nós apresentamos. Na hora em que o senhor estava falando eu telefonei para o gabinete para enviar uma cópia, não consta aqui, porque só tem uma proposta do Constituinte Gidel Dantas, talvez não tenha sido encaminhado, que fala exatamente a respeito desse aspecto, que seja privativo dos bancos oficiais, das entidades financeiras oficiais. Vou depois apresentar cópia ao nobre Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Pode apresentar como emenda.

O SR. CONSTITUINTE GIDEL DANTAS: – Eu vou apresentar como emenda. Aliás, o apelo foi feito ao Constituinte Ponte, mas eu poderia encaminhar para que ele apresente, se for o caso, mas eu queria, só queria dizer que dentro de mais alguns instantes o Relator estará recebendo cópia do projeto que apresentamos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Queria, também, registrar que houve uma certa falha da Mesa da Constituinte em distribuir corretamente as apresentações de emendas, de propostas na Assembléia Nacional, e houve também um certo extravio até de algumas, mandados para outras Subcomissões, e algumas foram mandadas diretamente aos Relatores. De forma que não tivemos controle de modo algum da Secretaria das Subcomissões, mas está se procurando sanar e corrigir agora nessa segunda etapa.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Tenho um convite aqui, que já fiz a todos, mas vou reiterar, pois o Constituinte Mário Covas está insistindo, que vamos ter uma reunião de todos

os Secretários de Transportes em São Paulo, no dia 5 e eles mandaram convidar a todos integrantes desta Subcomissão para participar desta reunião, no dia 5 de julho em São Paulo.

Gostaria de comunicar, também, que conversei agora, de manhã, e marquei uma audiência com o Ministro da Aeronáutica, uma vez que o colega Noel de Carvalho e um grupo solicitaram a S. Ex.^a que está atendendo a solicitação, e nós conversamos aqui a noite. Já conversei com o Presidente da DAC Tenente-Brigadeiro Waldir Fonseca, conversamos em grupo com o Ministro dos Transportes. Então muito mais em atenção ao nobre Colega, do que propriamente ao Sindicato, para conversar com o Ministro da Aeronáutica para saber se o DAC deve continuar pertencendo à FAB. Como não é algo profundo, estou convidando a todos os membros para estarem lá. Marquei às 15 horas, no meu gabinete.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nada mais havendo a tratar, declaro encerrada a reunião, marcando a próxima para hoje, às 17 horas.

(Encerra-se a reunião às 12 horas e 35 minutos.)

19ª Reunião

Às dezoito horas e vinte minutos do dia quatorze de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os seguintes Constituintes: Manoel Castro, Dirceu Carneiro, Noel de Carvalho, José Ulisses de Oliveira, Myrian Portella, Denisar Arneiro, Luís Roberto Ponte e Gerson Marcondes. Havendo número regimental e dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente procedeu à leitura da Emenda número seis, do Constituinte Maurício Corrêa. A seguir, o Senhor Presidente anunciou a presença do Senhor José Caetano Lavorato Alves, Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e do Senhor João Carlos Pessoa de Oliveira, Delegado Sindical, que prestaram algumas informações sobre o Transporte Aéreo Civil. Usaram da palavra, para interpellá-los, os Senhores Constituintes José Ulisses de Oliveira e Manoel Castro. O Senhor Presidente agradeceu a presença dos visitantes e, nada mais havendo a tratar, encerrou a reunião às dezoito horas e trinta minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala das Reuniões da Subcomissão, em quatorze de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 14 DE MAIO DE 1987, ÀS 18 HORAS E VINTE MINUTOS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental, declaro abertos os nossos trabalhos.

Por interesse da Subcomissão, sou conceder a palavra ao Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas e ao Delegado Sindical para alguns esclarecimentos relativos à questão dos aeronautas.

Concedo a palavra ao Sr. José Caetano Lavorato Alves, para sua exposição.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES: – Gostaria de, inicialmente, agradecer o espaço que os Srs. Constituintes deram a este sindicato, representando todas as entidades, para falar sobre o Projeto "Pássaro Civil".

Sou Presidente do Sindicato Nacional dos Aeronautas, e vou falar em nome da Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aéreos, do Sindicato Nacional dos Aeroviários, Sindicato dos Aeroviários de São Paulo, Sindicato dos Aeroviários do Recife e Associação dos Controladores de Voo do Brasil.

Sou piloto, sou comandante, voo na Varig, no avião Boeing 707, em linhas nacionais e internacionais. Piloto desde os 17 anos, e de aviação profissional tenho praticamente 20 anos. Sou Presidente do Sindicato dos Aeronautas desde 1980, estando no terceiro mandato deste sindicato nacional. Por isto, tenho um contato muito grande com a área de aviação e também com o Ministério da Aeronáutica durante todos esses anos, desde 1980.

Proponho a desvinculação da aviação civil do Ministério da Aeronáutica. A aviação civil é ligada ao Ministério da Aeronáutica desde 1941, quando foi criado o Ministério da Aeronáutica. O que sustenta o Ministério da Aeronáutica é a necessidade da unidade do poder aéreo. É evidente que é uma argumentação baseada num entendimento de segurança nacional, entendimento hoje já discutido no País.

O que coloco para V. Ex.^{as} observarem é que se realmente fosse necessária essa unidade do poder aéreo, nós não teríamos criado há algum tempo a aviação naval, e a aviação do Exército sendo criada então para comprar mais de 50 helicópteros. Logo, dentro das próprias unidades militares, não existe um consenso quanto à necessidade da unidade do poder aéreo. Parece-me que o Ministério da Aeronáutica quer manter essa unidade do poder aéreo somente com a aviação civil brasileira, o que está causando muito mal a ela.

Etiópia, Gana, Ruanda, Arábia Saudita, Guiné Bissau e Argentina, são países que têm a aviação civil vinculada a um ministério militar, como o Brasil. O resto do mundo tem a aviação civil vinculada a um ministério civil ou diretamente ligada ao ministério dos transportes na maioria, ou a um ministério próprio. Razão pela qual, no nosso entendimento, não deve prevalecer nessa estrutura a visão de segurança nacional porque a questão do transporte aéreo é de interesse público e não de segurança nacional. Quando houver necessidade de se manter a segurança do País, é claro, serão convocados não só os ministérios militares como qualquer outro setor, como já aconteceu, quando houve a convocação até de empresas privadas de transporte de passageiros e transporte de cargas para cumprir uma necessidade imediata, puxada pelo próprio poder estabelecido na época em nosso País. Portanto, não é necessário, a título de manter a unidade do

poder aéreo, manter a aviação civil sob a tutela do Ministério da Aeronáutica.

Pelas razões expostas, trouxe alguns exemplos crassos disso. Essa tutela mantém uma estrutura de decisão que é inadequada ao desenvolvimento do transporte aéreo civil. Por quê? Para manter essa tutela é necessário que o Ministério da Aeronáutica coloque militares nos diversos postos, não só no Departamento de Aviação Civil, como também em outros setores ligados ao controle de tráfego, como na Infraero e outras unidades que eles chamam de "sistema de aviação civil". Entretanto, pelo próprio desenvolvimento da carreira do militar, ele passa eventualmente por seus postos nesse sistema. Isso causa um sistema de decisão falho retrógrado, à mercê dos interesses das empresas. Tanto é que hoje não temos uma política estabelecida de transporte aéreo no País, temos, sim, uma política de lucro com o transporte aéreo. A tendência, já há alguns anos de transporte no País, é a do monopólio privado, que não é interesse da Nação, não é interesse do povo.

Hoje, o transporte do País está elitizado, não há uma política estabelecida. Na discussão que tive como próprio Departamento de Aviação Civil, com o seu Diretor e o Ministro da Aeronáutica, perguntei a S. Ex.^a quem é que estabelece a política de transporte aéreo no País. S. Ex.^a respondeu que não é o Departamento de Aviação Civil e sim o Estado-Maior da Aeronáutica, através do seu Ministro. Perguntei ao Ministro: "quem discute com V. Ex.^a a política de transporte aéreo no País? Não houve resposta, não há política estabelecida de transporte aéreo, há uma política que depende do jogo de interesse das empresas aéreas. Com isso se V. Ex.^a observarem a estatística em relação ao transporte aéreo no País, verificarão que o transporte aéreo civil deste País já teve uma posição muito melhor em relação aos transportes dos outros países. Por quê? Porque hoje há um número muito menor de cidades servidas pela aviação do que havia antes. Hoje há necessidade muito grande do transporte pela integração.

O estudo da geopolítica do transporte aéreo mostra que há uma diferença fundamental entre os países pequenos, que são tipicamente os europeus, e os países grandes como os Estados Unidos, Canadá, União Soviética, Índia, China, Austrália, Brasil e o Chile pela sua forma alongada. Nesses países maiores, há a necessidade de integração e a política tem que ser estabelecida de comum acordo com todos os segmentos da sociedade, sob pena de se fazer um transporte elitizado, como hoje se faz no País. E nos países menores, o que ocorre? O interesse do transporte aéreo é maior pela sua vinculação a nível internacional, de intercâmbio internacional, e muito menor pela necessidade do transporte interno, porque o transporte terrestre normalmente é muito desenvolvido. Coisa que no Brasil, mesmo que seja desenvolvido, o transporte aéreo é importante para todos os setores.

O que há na política do transporte aéreo? No caso da ponte aérea Rio – São Paulo, onde há os maiores índices de aproveitamento – senão o maior do mundo – está estabelecido não a concorrência para baratear o custo, mas sim, o **Pool**, que, na verdade, é um monopólio, onde o valor da passagem é cobrado de acordo com esse monopólio, que é um **Pool** entre as empresas. E nos setores, e nas linhas onde não se devia

ter concorrência, e sim o estabelecimento de uma política geral de transporte, há a concorrência. O que faz isso? Os recursos do País, mesmo que se diga hoje que diminuiu o nível de subvenção às empresas aéreas, o estudo da política estabelecida na história das empresas aéreas brasileiras mostra que o recurso de dinheiro gasto, por este País, para manter o transporte aéreo elitizado é muito grande. Mesmo que houvesse algum custo na separação dos ministérios, haveria um benefício muito grande com o estabelecimento de uma política geral do transporte aéreo.

Não há, por outro lado, uma política integrada de transporte, o transporte aéreo não pode ficar isolado.

Conversando com o próprio Ministro dos Transportes, dizia S. Ex.^a para mim: "Essa área é do Ministério da Aeronáutica, nessa área eu não me meto". E mostrou-me, inclusive, um livro com vários meios de transporte e disse: "Aqui não tem o avião, você está vendo?"

Há necessidade de uma política geral de integração de transporte no País, e isso só é possível se houver desvinculação, se se arejar esse setor, se se trouxer a discussão para dentro do Congresso, com uma estrutura totalmente civil.

O Ministério da Aeronáutica mantém, através do chamado Código Brasileiro de Aeronáutica, anteriormente chamado Código Brasileiro do Ar, um poder que é inadmissível a um sistema democrático. O Código Brasileiro da Aeronáutica é um código de exceção, ele serve para punir cidadãos e empresas, administrativamente, sem direito a defesa. Nós propusemos, na discussão do novo Código Brasileiro da Aeronáutica, a criação de um tribunal aéreo, como existe o tribunal marítimo, assim como também propusemos a nossa participação na investigação de acidentes. Isso foi vetado pelo atual Presidente da República, a mando do Ministério da Aeronáutica: a participação dos aeronautas nas investigações dos acidentes e a criação de um tribunal aéreo.

É inadmissível que um militar, ao voar comigo, possa, simplesmente com uma denúncia, por falta de idoneidade profissional, cassar a minha profissão, assim como cassa linhas de empresas, e eu não tenho um tribunal especializado para me defender. Não é possível manter uma estrutura onde se tem um absoluto poder de um Ministério. Atrás disso, temos vários escândalos, várias coisas erradas que acontecem dentro do transporte aéreo. Mais adiante falarei sobre isso.

A questão do checkador é só um exemplo disso tudo. Os pilotos que voam meses e anos no transporte civil, treinam o avião militar no seu avião, para, em seguida ao treinamento, esse avião militar ser um checkador. Estou há anos voando e, ao final, ele é o meu checkador após eu ter-lhe ensinado a voar naquele tipo de avião. São essas as distorções.

Por outro lado, os exames médicos, controle de saúde dos aeronavegantes, feitos pela Diretoria de Saúde, através do CEMAL – Centro de Medicina Aeroespacial – e seus órgãos, é o maior compilador de dados sobre a saúde dos aeronautas, desde 1928, são considerados sigilosos, devido a segurança nacional. Não posso saber dados sobre a progressão da minha saúde e isso está em poder da Diretoria de Saúde do Ministério da Aeronáutica, para que serve esse órgão? Se esse órgão fosse civil, já se poderia ter estudos

a respeito da progressão da saúde do aeronauta, das doenças profissionais. Por que não temos isso? Exatamente devido a visão militar de todo o conjunto do transporte aéreo, e isso não beneficia em nada não só aos profissionais como, também, a Nação. Por aí ingressa o profissional; depois de feito seu exame médico, ele parte para uma estrutura de ensino para ser profissional de aviação. Essa estrutura de ensino não existe organizada no Brasil nem para piloto, nem para mecânico de voo, nem para comissários e nem para mecânicos de terra. Anteriormente, as empresas aéreas tinham escolas para ensinar pessoas a serem mecânicos de avião; hoje não existe. Os aeroclubes estão falidos, poucos são os aeroclubes que funcionam, porque são entidades aéreas esportivas, e não existem escolas de aviação neste País. O Ministério da Aeronáutica mantém essa estrutura desde 1941, e até hoje não há uma proposta concreta de criação de uma estrutura de ensino no País.

A regulamentação profissional dos aeronavegantes, que foi discutida no Congresso, teve a interferência direta do Ministério da Aeronáutica e só saiu da forma que ele quis. Há o exemplo de um caso no item da regulamentação profissional, que foi mudado porque a VARIG tinha um voo para Montevidéu e precisava que fosse mudada a lei para que pudesse fazer o voo sem mudar sua tripulação. Eu participei pessoalmente da comissão que discuti durante 13 meses a regulamentação profissional dos aeronautas. Houve aqui dentro a influência do Ministério da Aeronáutica, em épocas, na outra Legislatura, e hoje a regulamentação profissional está distorcida.

O Ministério da Aeronáutica, que deveria fiscalizar a estrutura de manutenção das oficinas aéreas no País, não fiscaliza. Há, inclusive, um caso de venda de peças velhas de avião, feitas por um elemento do próprio Ministério da Aeronáutica. Denunciei isso, na oportunidade de vários acidentes, onde se constatou que eram utilizadas, através das oficinas, peças irregulares, como eram feitas também as chamadas manutenções de carimbo, as oficinas carimbavam o cartão dos aviões como se tivessem feito a manutenção e não a faziam. Mas, não há fiscalização do Ministério da Aeronáutica em cima disso. A fiscalização, que anteriormente era sistemática, hoje é de forma eventual; a fiscalização do trabalho aeronauta não é feita sistematicamente, chegando o Ministério da Aeronáutica a impedir o Ministério do Trabalho de fiscalizar, considerando que esta área é de sua competência.

Aqui, em Brasília, o Sindicato dos Aeronautas pediu fiscalização para o trabalho do aeronauta e foi impedido por uma pessoa do Ministério da Aeronáutica, considerando que era área militar e não civil. São questões como essas que devem ser discutidas aqui porque não é possível esse comportamento e essa visão militar de toda a estrutura do transporte aéreo brasileiro. Tenho muito a dizer sobre a questão da investigação dos acidentes. V. Ex.^{as} já conhecem muito bem. Além disso, há uma denúncia muito séria, que é a própria impunidade. Não é possível que a responsabilidade não seja levantada nos acidentes e as pessoas não sejam punidas. O argumento de que o Sistema de Investigação de Acidentes deve propor soluções, é o argumento que serve somente para encobrir as responsabilidades. Em

vários acidentes, foi determinada a responsabilidade das empresas aéreas, principalmente das empresas particulares deste País. Esta Nação não é um modelo de segurança de voo. O Brasil está 19º lugar em segurança aérea, a tal ponto que a taxa de resseguro internacional de casco de avião tem o seu percentual agravado para o Brasil, em razão do número de acidentes aéreos. Essas questões têm que ser levantadas.

O trabalho conjunto, a visão militar do transporte aéreo, precisa, ser discutido. É preciso arejar isso, é preciso que os Parlamentares saibam que dentro dessa visão do poder aéreo, da necessidade estratégica da defesa do País, há hoje aviões civis sendo interceptados por aviões militares para treinamento. O que significa isso? Significa que no Cindacta, que se trabalha integrado, onde se tem uma sala de controle geral de tráfego e, paralelo a esta sala uma outra, cujo controle é feito pela segurança aérea, quando necessitam de fazer treinamento – e isso é coisa quase que diária – basta o controlador da chamada defesa aérea tirar o fone do gancho, ligar para o outro controlador de lá e dizer: "vou interceptar o VASP que está passando em Barra do Pirai". Então, decola um F5 para treinar e interceptar aviões no ar, sem os pilotos saberem o que está acontecendo, sem os passageiros, os Parlamentares e o próprio País saberem que isso é feito para treinamento. Acho que o treinamento tem de ser feito, mas com aviões militares, deve-se decolar aviões militares e fazer as interceptações com os aviões militares, pelos riscos que há de colisão. O que se está fazendo? Um treinamento do controlador para promover a interceptação, e do próprio piloto, e justo que se faça isso, mas não para interceptar aviões civis com passageiros.

O que se quer com isso? Se quer essas questões – e o poder aéreo é uma questão de interesse da Nação – haja o interesse no transporte aéreo, que ele prevaleça, que se tenha uma política real de transporte aéreo.

Pelo lado dos trabalhadores, há a interferência das relações trabalhistas. Não é possível que no momento em que os trabalhadores discutem com seus patrões, e ir até a uma greve para discutir as suas condições de trabalho e salário aviões militares são usados para furar a greve, fato que aconteceu em 1985. Foi feita a chamada "Operação Condor", onde decolaram Aviões da Força Aérea do Aeroporto Santos Dumont para o Galeão, levando alguns pilotos que se dispuseram a furar a greve. Mas era uma greve estabelecida com 100%, e somente a Transbrasil voou. A posição do Governo e, por conseqüência, a posição do Ministério da Aeronáutica, era somente de chamar as empresas e fazê-las sentar para discutir e resolver negociadamente a questão, e não tentar furar a greve, decolar com Aviões da Força Aérea com alguns pilotos. Disse ao próprio Ministro da Aeronáutica que se a Força Aérea usasse os aviões militares para transportar passageiros e cargas, em casos de calamidade pública, estaria perfeito, mas não para transportar fura-greve".

Por outro lado, em 1982, numa outra discussão de ordem trabalhista, os pilotos da VARIG se colocaram numa operação chamada "Operação Padrão", que é a manutenção estrita das normas de segurança, estrita exatamente nos seus limites, nos rigores da lei. O Ministério da Aeronáutica orientou os controladores, pois o objetivo era for-

çá-los a denunciar os pilotos que estivessem, na visão deles, conduzindo seus aviões de forma a reduzir as velocidades e a demorar mais no tráfego, ou seja, transformando o controle de tráfego, que deve preservar a segurança acima de tudo, num órgão policial denunciador, criando listas negras, que as tive nas mãos e discuti com a imprensa, à frente das televisões, com o Diretor Geral do DAC na época, quando ele negou, mas eu lhe disse: "está aqui a lista negra, com o ofício do Ministério da Aeronáutica à VARIG, denunciando nome de pilotos que estavam, na visão deles, conduzindo aeronave mais vagarosamente que as outras".

Não é possível mantermos uma estrutura como essa, a bem do próprio interesse público.

Citei também questões de ordem do cidadão e questões de ordem do interesse do trabalhador do setor, evidentemente. Entendemos que cabe à Constituinte – e é o que espera o povo brasileiro – definir questões sérias como esta, porque não cabe a nenhum ministério militar a administração de qualquer transporte civil no País, porque, se fosse lógico, o Exército deveria controlar o transporte terrestre no País, a Polícia Militar, o transporte interestadual e o transporte urbano, e a Marinha, totalmente o transporte marítimo, porque não?

A exemplo do mundo, a aviação civil brasileira deve ser desvinculada do Ministério da Aeronáutica, até porque este terá mais espaço para trabalhar, para conduzir a própria Força Aérea Brasileira, a bem do próprio interesse público. Por isso, todos os trabalhadores do setor e a Associação dos Controladores de Voo do Brasil entendem que cabe à Constituinte achar uma forma constitucional de se desvincular. Se essa desvinculação não pode ser imediata – e acho que realmente isso tem que ser discutido, pois não pode ser de uma hora para outra, porque, evidentemente, é inviável –, mas que se crie as condições, que se crie uma comissão, com a presença do próprio Ministério da Aeronáutica, com a presença de todos os setores da sociedade, para uma discussão feita no Congresso, e dado um prazo, para se consolidar a nova estrutura da aviação civil brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. João Carlos Pessoa de Oliveira.

O SR. JOÃO CARLOS PESSOA DE OLIVEIRA: – Sr. Presidente e Srs. Constituintes:

Sou piloto de helicóptero, estou ligado à aviação desde 1958.

Desejo fazer, inicialmente, algumas observações sobre o documento que V. Ex.^{as} receberam quando visitaram o Ministério da Aeronáutica. Aqui, na folha primeira, onde está referenciado a IV Conferência de Aviação Civil, presume-se que nesta conferência estivessem todos os órgãos que estão ligados à aviação civil, isto é, as empresas, os aeronautas e os administradores. Os aeronautas foram convidados, mas como ouvintes, sem direito à aparte. Acho que essa discriminação não nos permite participar de nenhuma conferência.

Na realidade, foi uma conferência de empresários, do DAC e dos militares. Das 14 folhas **ilegível**, 8 folhas, portanto, mais da metade, estão calcadas num relatório, num parecer cujo autor é o engenheiro Edgar Nascimento de

Araújo, Vice-Presidente da Varig, e, talvez por esquecimento, não foi mencionado aqui o Coronel-Aviador Edgar Nascimento de Araújo. Quer dizer, em todas as empresas de aviação, como, por exemplo, a Transbrasil, dos quais 60 a 70% dos seus pilotos são oriundos da Força Aérea, a administração também é oriunda da Força Aérea. Por que esse preconceito? Será que não há entre os civis alguém que possa ser diretor de operação da empresa? Vice-Presidente da empresa?

Para que nós, civis, possamos nos licenciar temos que pagar do nosso bolso essa licença e, além disso, são criados alguns empecilhos. Sou piloto de helicóptero e para que possa pilotar helicóptero é preciso fazer um curso que, basicamente, tem 100 horas de voo e cada hora de voo hoje está custando 3 mil cruzados. Quando recebo a licença com 100 horas, mesmo assim, não posso pilotar helicóptero, preciso continuar pilotando por mais 400 horas, na qual sou subpago. Há casos de pilotos, hoje, recebendo menos que um salário mínimo, mas se não se sujeitar a essas 400 horas, jamais poderá voar sozinho. Então, só depois que o aviador consegue completar as 500 horas, aí, sim, ele tem condições de pilotar sozinho.

Concorremos, diretamente, com o aviador militar. O aviador militar, quando se reforma, ele sai com todas as licenças, da menos importante a mais importante e concorre conosco. Acho injusto, profundamente injusto, porque não temos uma escola, se tivéssemos uma escola na qual pudessemos entrar, uma Universidade do ar ou coisa nesse sentido, onde conseguíssemos fazer o nosso curso, aí seria mais ou menos uma igualdade.

A operação de helicópteros, na bacia de Campos, desde a sua implantação até 1983 para 1984, foi absolutamente desconhecida pelo Ministério da Aeronáutica. Nós pousávamos num campo de terra, que era o antigo campo da cidadezinha, até que ocorreu um fato: a ida de um brigadeiro da FAB, a Macaé, quase terminou em um acidente, porque ele não sabia o que estava ocorrendo lá. O nosso aeroporto de Macaé tem um movimento, de pouso e decolagem, muito maior do que o Aeroporto do Galeão, que é o aeroporto mais movimentado do Brasil, no pico – que é de manhã e à tarde –, e operávamos em uma área metade grama metade terra, até o dia em que quase houve esse acidente. No dia seguinte, lá estava um suboficial para fazer um levantamento.

Então, com essas discrepâncias é que não concordamos. O Aeroporto de Confins, por exemplo, quanto tempo V. Ex.^{as} andam para sair de Belo Horizonte e pegar um avião em Confins para ir a qualquer lugar do Brasil? O Aeroporto de Guarulhos passa 134 dias fechados, em dois anos. Por quê? Porque é feito num vale. Eu voo 100 metros acima para poder decolar, subir a céu azul. Há alguma coisa errada. A política está errada, a administração está errada.

Não queremos acabar com o Ministério da Aeronáutica, mas é o caso de se perguntar: quem sobreviverá, o Ministério da Aeronáutica ou a aviação civil? Não queremos isso. Acho que todos devem sobreviver, cada um com a sua especialidade, porque compartilhamos os nossos aeroportos com os militares, mas os militares não compartilham os seus aeroportos conosco. Como

exemplo, Anápolis, aqui perto; Santa Cruz; o Galeão tem base; Recife tem base. Não há necessidade de se construir novos aeroportos para que os militares possam operar as suas aeronaves e que nós possamos operar as nossas aeronaves. Continuará como está, a pista é comum. A própria pista já é uma divisão de fronteiras, o próprio sistema já foi montado de forma que as bases ficam de um lado e nós do outro. Nós queremos é o nosso lado, queremos administrar e operar o nosso lado, em comum acordo com a Força Aérea. A questão de sobrevivência não é por aí. Queremos que ela fiscalize, o que ela não faz.

O caso da operação de helicópteros, em Macaé – e eu me permito voltar ao assunto, porque vivi lá 10 anos da minha vida –, quando vou ao DAC reclamar a fiscalização do não cumprimento dos horários de trabalho, do não cumprimento das normas mínimas de segurança, a resposta que recebo é que Ministério da Aeronáutica não é órgão fiscalizador trabalhista. Vou ao Ministério do Trabalho, a resposta é que devo me dirigir ao DAC. E, nessa brincadeira, ninguém cumpre a regulamentação. Quando o piloto impõe, porque somos um grupo pequeno, as empresas formam um grupo menor ainda, quando o piloto impõe certas condições de trabalho, ele recebe um convite para se retirar da empresa e não voa mais.

O mercado é pequeno, o mercado é restrito e o Ministério da Aeronáutica, através do DAC, faz vista grossa.

Tenho comigo muitas denúncias feitas de não cumprimento da legislação. Nenhuma delas foi até hoje respondida e sequer punidos os culpados. Somos o mordomo da história, a culpa é sempre do piloto, porque não temos, na maioria das vezes, condições de falar porque estamos mortos. Então, queremos participar das investigações. Por que essa discriminação? Se participam todos, menos aquele que é o operador, aquele que voa? Acho isso um absurdo!

As próprias Forças Armadas entenderam que não é possível essa unificação. A Marinha, depois de anos de briga, tem a sua aviação naval. Durante muitos anos, o Ministério da Aeronáutica não reconheceu a existência da aviação naval. Então, não dava apoio terrestre à aviação naval, só que eles voam na área da baía de Campos. E, volta e meia, levávamos um susto, porque éramos surpreendidos, havia um helicóptero da Marinha voando no nosso meio sem falar conosco. Quantas vezes os acidentes foram iminentes, por briga interna. Acabou a Marinha conseguindo a sua aviação.

O Ministério do Exército já conseguiu a sua aviação, está comprando agora os seus helicópteros. Se eles mesmos entenderam entre si não ser possível a unificação, por que nós temos que ser unidos? É preciso que haja o pássaro civil e o pássaro militar. É necessário que haja a administração militar, voltada para a área militar, voltada para os interesses militares, voltada para o trabalho militar, e uma administração voltada para a política civil.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES: – Entendo que falaríamos aqui à noite toda sobre as nossas relações e os nossos conhecimentos. Mas peço aos Sr.^s Parlamentares para observarem esse trabalho que distribuímos, que é um trabalho

comparativo da realidade da aviação brasileira, em relação aos outros países. Devem observar o seguinte dado estatístico: no mundo todo o preço da passagem aérea comparado com o preço, no mesmo trecho, de uma passagem terrestre, é uma vez e meia maior, no máximo chega a ser de duas vezes, no Brasil chega a ser de sete a dez vezes maior. Que política é essa de transporte aéreo? De que forma está sendo feita essa política? Não seria melhor que se abrisse, e trouxesse isso para o interesse realmente civil, se discutisse com a sociedade e se criasse uma política de transporte aéreo e uma política integrada com os outros meios de transporte? Não seria melhor para o País do que a manutenção da unidade do tal poder aéreo?

O SR. JOÃO CARLOS PESSOA DE OLIVEIRA: – Vou finalizar contando um caso e fazendo uma pergunta. As nossas provas de seleção são feitas pelo DAC, as nossas provas semestrais de conhecimentos são feitas pelo DAC, a nossa avaliação de voo é feita pelo DAC, só que não temos acesso às respostas erradas que cometemos. Portanto, vamos continuar cometendo os mesmos erros, porque se V. Ex.^{as} fazem uma prova e não atingem o índice de 100% e ficam sem saber o porquê, obviamente V. Ex.^{as}. Continuarão não atingindo o índice de 100%.

Em 1984, liderei uma greve integral, durante 12 dias, de piloto de helicóptero. Greve esta realizada puramente por necessidade de subsistência. Na nossa vida de piloto de helicóptero temos 21 dias fora de casa e 17 dias de folga e recebemos para viver fora de casa uma diária. Essa diária, não dava, ou se comia ou dormia mal, em ambas as situações não dava para o dia. Tentamos durante oito meses a negociação, não foi possível, sobrou a greve. Fizemos a greve. Recebi um "convite" em Macaé para vir ao DAC me entrevistar com o Diretor-Geral. Entrei no helicóptero da Força Aérea e vim ao Rio de Janeiro. Nessa viagem aconteceu de tudo. Quando pousamos no Rio de Janeiro, na área militar do Aeroporto, fui "convidado" a entrar numa Kombi – aquela Kombi que não tem janela – a porta foi aberta no prédio do DAC, que é anexo ao Aeroporto. Subi, estavam todos os brigadesiros ligados ao DAC, na ante-sala estava o Presidente do Sindicato Patronal. O brigadesiro iniciou a conversa dizendo para mim: "Amanhã os helicópteros voarão". E depois falou uma porção de coisas, permitindo-me que falasse **a posteriori**. Falei durante uns 10 a 15 minutos e acabei convencendo o brigadesiro de que era necessário que o DAC passasse a fiscalizar o sistema. Muito bem, foi criado um departamento de fiscalização voltado para os helicópteros. Esse departamento durou oito meses e terminou com a prisão de um oficial que ali estava, que era oficial da reserva, que tinha operado na aviação civil, com o argumento de que esse oficial tinha passado para o nosso lado. Esse oficial foi preso durante 10 dias em casa. Se necessário, darei o nome do oficial. Esse departamento foi encerrado, e eu fui "peitado" – esse é o termo – pelo Presidente do Sindicato Patronal que me disse: "Ou você renega, textualmente, as suas posições, ou você se diz um joguete do Sindicato, ou você nunca mais voa no Brasil. "Textual, com testemunhas. Fui demitido da minha empresa, em novembro de 85, e até hoje não consigo voltar

a voar. E a todas as empresas que vou, o argumento é o de que não há vaga, só que eles admitem no dia seguinte outro aviador.

Então, quero Srs. Constituintes, é equidade, a mesma equidade que V. Ex.^{as} me deram, como presidente da categoria, hoje, quando ouviram o Ministério da Aeronáutica, e abriram uma exceção e me receberam, a mesma democracia, a mesma gentileza, a mesma postura. Quero dentro da aviação, que haja o pássaro militar e o pássaro civil, e que ambos voem tranquilamente. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Colocamos a palavra aos nobres Constituintes se quiserem fazer uso para alguma indagação ou outra coisa? (Pausa.)

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, a partir daquela conversa que mantivemos ontem à noite, para a Subcomissão ter mais subsídios, já que não somos especialistas na questão hoje de manhã telefonei para o gabinete do Ministro da Aeronáutica, o oficial que me atendeu disse que S. Ex.^a estava à nossa disposição e que éramos convidados para uma entrevista. Fomos, mais ou menos seis Constituintes. Conversamos com o Ministro, os assessores, os coronéis, os brigadesiros, mais ou menos, uma hora e meia. S. Ex.^{as} deram os seus motivos e já que havíamos conversado ontem com V. S.^{as}, e tínhamos em tomo de 90% das suas posições as reivindicações no geral, e os motivos dessas reivindicações, falamos com S. Ex.^{as} honestamente. Por sua vez, o Ministério da Aeronáutica, pelo seu porta-voz, também contraditou, mostrou as razões pelas quais o transporte civil deve permanecer ligado a ela. Questionei veementemente com o Sr. Ministro, tomei até a liberdade que não tinha, mas S. Ex.^a foi gentil politicamente e no final, depois de bastante questionado, V. S.^{as} sabem qual foi a saída política que tivemos? Já que não temos uma posição de maioria dos Parlamentares a favor ou contra, muito antes, pelo contrário, queremos ampliar os debates, ouvir as partes com mais profundidade. Pois bem, conseguimos com S. Ex.^a um estudo ao direito de V. S.^{as} com relação aos acidentes de tráfego, que foi bastante questionado por nós, principalmente pelo Constituinte Manoel Castro, que é quem mais tem trabalhado por V. S.^{as}.

Com relação à investigação, dos acidentes, obrigatoriamente há uma norma que obriga a ir os representantes da indústria, os técnicos do Ministério e mais um representante da empresa. Questionei também por que não vai um representante do sindicato, um da classe? E, argumentei com o Sr. Ministro que normalmente a empresa indica um aviador que pertence à classe. Disse a S. Ex.^a, inclusive isto foi unânime, que normalmente o funcionário da empresa, quando é indicado por ela, ele não representa a categoria, mas a empresa; ele é o homem de confiança da empresa.

Então, ele vai na condição de representante da empresa, embora seja um assalariado, um funcionário de acordo com as leis trabalhistas.

S. Ex.^a concordou de que daqui para frente, em caso de acidentes, os aeronautas têm o direito de mandar um representante oficial nas investigações. Então, daqui para a frente, haverá um representante da indústria, um da empresa, um da

Aeronáutica e um da classe. Essa batalha de V. S.^{as}, justa o meu ponto de vista, honesta e de direito, foi questionada veementemente. O Sr. Ministro disse que a partir de amanhã iria procurar o DAC e conversar com o Tenente-Brigadeiro Waldir Pinto da Fonseca, responsável por aquele órgão, para que já se estabelecesse as normas pertinentes a esses assuntos.

Parece-me que, com relação a essa cláusula, das várias reivindicações de V. Ex.^{as}, ela foi atendida, quer dizer, seja qual for o resultado, parece-me que houve um avanço nesse sentido.

Foi o ponto mais discutido, sobre o qual tivemos um domínio maior, tanto o Constituinte Manoel Castro, quanto este Relator. Agora, dependendo das considerações de V. S.^{as}, concordo com umas e não com outras. É lógico que não poderia achar todas legítimas.

Com relação ao monopólio, pessoalmente sou contra.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES: – Não. Nós denunciamos a tendência ao monopólio.

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Está certo.

Com relação ao tribunal, para julgar possíveis crimes de natureza da aviação civil, acho difícil, porque toda a categoria profissional brasileira teria o mesmo direito de ter um tribunal especial. Haveria no Brasil 100 mil tribunais, porque os bancários querem um tribunal para eles, os comerciários, também os metalúrgicos etc. É impossível. Seria um privilégio só os aeroviários terem um tribunal especial para eles. Em princípio, já sou contra o tribunal militar. Mas em princípio, *a priori*, sem um conhecimento profundo – pois não sou especialista nem tenho conhecimento a respeito, é a primeira vez que debato sobre esse assunto acho que não se deve criar um tribunal para a classe.

Quanto ao problema de saúde, V. S.^{as} estão certíssimos, porque quem faz um exame de saúde, tem que saber o resultado dele. Se vou ao médico, devo saber o que tenho e ele deve dar uma solução, inclusive um remédio. Todo cidadão tem direito de saber a sua condição de saúde. E parece-me que aqui na Constituinte, essa cláusula de V. S.^{as} está incluída, ou seja, o direito às informações sobre diversos assuntos. Todo cidadão tem direito às informações sobre a sua vida. Parece-me que foi incluída e aprovada essa cláusula. Nenhum órgão pode negar informações sobre a vida do cidadão, nem o Imposto de Renda nem ninguém. Mas não tenho certeza.

Sobre o problema de escola, acho que o Brasil não comporta uma escola de aeronáutica, porque o mercado de pilotos depende da economia nacional. Quando a economia está aquecida, há falta, todas as empresas ficam precisando, porque as pessoas com maior poder aquisitivo ficam andando de avião, tanto que tivemos o maior desem-

prego de pilotos, nos últimos tempos, na crise dos anos 81 a 84, e falo isso com bastante propriedade, porque tenho um avião particular e um piloto se ofereceu a fazer uma viagem comigo porque estava há muito tempo desempregado. Acabei viajando com ele. Ele não viajava há muito tempo porque estava desempregado, pois o mercado estava em recessão, e fica restringido, estreitado.

Com o boom havido no ano passado, com o aquecimento vertiginoso da economia brasileira, em meados de junho ou julho, foi noticiado pela imprensa e questionei isso aqui ao Tenente-Brigadeiro Waldir Pinto da Fonseca que a FAB está certa, porque vários dos seus pilotos, oficiais do ar, que o Estado investiu neles milhões de cruzeiros, desde a preparação em Barbacena, do curso secundário, ao curso superior de aviação e à pós-graduação, especialização na Europa e Estados Unidos, deixaram a FAB depois de 10, 15 anos de serviços prestados à Aeronáutica. Fala-se até que foram 248 oficiais que deixaram a FAB, porque as empresas aéreas privadas estavam pagando altos salários.

A imprensa noticiou também que as firmas particulares, firmas empreiteiras, que têm aviões, estavam pagando o que o oficial ganhava na FAB, o seu soldo mais as vantagens, o equivalente a durante 10 meses de serviço. Hoje, com a recessão, já deve estar diminuindo a procura.

Então, essas escolas de pilotagem, para se tirar o brevê, elas aumentam e diminuem o número de alunos dependendo da economia. Eu mesmo já estive numa escola de pilotagem para tirar o brevê. Uma vez, encontrei com o professor que me disse que com essa crise a escola fechou, porque ninguém tem condições de pagar e não tinha emprego. Então, ele desistiu. Agora, quando a economia vai bem, abrem-se várias escolas no Brasil. Foi a informação que recebi.

No que se refere à interceptação, essa é uma denúncia grave, gravíssima. Inclusive, na minha terra, caiu há um mês uma bomba simulada, por falha técnica, de um avião da FAB e, como sou Deputado votado lá, telefonaram para mim o dia inteiro, dizendo que a bomba ia explodir, que era um absurdo. Quer dizer, foi um erro da Aeronáutica.

Quanto ao confisco, devo dizer, inclusive, que numa campanha que fiz, quando era do então MDB e o Governo era da ARENA, uma campanha demagógica, no sentido de ganhar votos, (risos) eu falava assim: Obra faraônica! Deveriam fazer mil escolas! Só para ganhar votos.

Na realidade, o tráfego do Aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, melhorou. Eu viajo toda semana para Belo Horizonte, e vou mais rápido de Confins à minha casa, do que do antigo Aeroporto da Pampulha, principalmente na hora do tráfego pesado, então, acho que o Aeroporto de Confins é o melhor aeroporto para se operar, para se embarcar o desembarcar no Brasil.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES: – Por que inventaram então, o VDC? O Vôo Direto ao Centro, que é a antiga operação em Pampulha?

O SR. RELATOR (José Ulisses Oliveira): – Não é por causa da Pampulha; é por causa de São Paulo e Santos Dumont. Se tiver que embarcar ou em Pampulha ou em Confins, prefiro embarcar em Confins. Não estou defendendo nenhum, porque ambos são da FAB, ambos são militares.

Estou dizendo que prefiro embarcar ou desembarcar no Aeroporto de Confins do que em Pampulha, porque saio rápido, pela marginal e chego logo em casa; na Pampulha eu fico uma hora. É muito melhor o Confins. Mas o meu avião particular fica no Aeroporto de Pampulha, porque tenho lugar para parar, é muito mais fácil ficar lá, mas não que eu queira.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Só para esclarecer certas coisas, que acho importantes. Se uma determinada argumentação não me parece consistente, como não sou especialista no assunto, posso julgar que as demais informações também não são possíveis. Tenho duas questões: toda a imprensa divulgou que os comandantes de aeronaves se recusaram a descer em Pampulha, em determinado momento.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – E verdade!

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Passei em Belo Horizonte dois dias, sem poder sair. Eu trabalhava na época numa empresa privada e saí num jato da Líder. Por coincidência, o Aeroporto da Pampulha abriu depois de quase 48 horas, e depois desse vôo da Líder, que foi até questionado como mordomia, saíram duas aeronaves, e depois voltou a fechar o tempo, o que levou mais 24 horas. Então, as condições da Pampulha não me parecem as mais indicadas. Toda a Imprensa brasileira publicou, insistentemente, e todos criticavam dizendo que o Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, é inviável como o da Pampulha. Então, essa defesa ardorosa de Pampulha me atrapalha.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de dizer que poucas pessoas voam mais para Belo Horizonte do que eu, porque sistematicamente durante 4 anos vou e volto. Não há usuário melhor do que eu, ou os Deputados mineiros, porque vamos e voltamos todos os fins de semana. Por que razões defender a Pampulha e o Confins se ambos são da FAB? Eu combati não porque o Governador à época era o Francelino Pereira, mas para ganhar votos. Na realidade, se resolveu o problema de Belo Horizonte. Várias vezes ia para o Aeroporto de Pampulha, chovendo, e tinha que pegar o carro e ir para o Rio de Janeiro, ou então viajar à noite inteira para pegar um avião em São Paulo, porque Pampulha não operava e eu tinha que viajar para o exterior, ou para outro lugar. E tive um piloto particular que voa de heli-

cóptero, e hoje voa para o Governo do Estado. Ele fez um curso, no Rio de Janeiro, de poucos dias, e agora está pilotando para o Estado. Parece-me que trabalha para a polícia, ainda de helicóptero igual ao daquele seriado da televisão – Águia de Fogo.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Mas, Minas é dona de uma fábrica de helicópteros, e não usa os helicópteros dela, só os americanos!

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Comprou do americano, é verdade. Talvez seja a política do Governador. Mas resolveu o problema.

No meu ponto de vista, não sou especialista, mas como ando muito de avião e tenho avião e piloto particular, e ando com os pilotos do Governo de Minas, tenho uma ligeira informação. Então, acho precedente o que V. S.^{as} disseram aqui. Segundo o meu ponto de vista, o problema da interceptação é grave e o problema do acidente, agora, depois que a comissão foi lá e conversou com o Ministro, parece que S. Ex.^a chegou a conclusão que é um problema grave. V. S.^{as} não participaram e serem as próprias vítimas. Não entrei no mérito se a favor ou contra, mas pelo que anotei aqui da exposição de V. S.^{as} há reivindicações que devem ser atendidas pelo DAC há outras que, pelo meu ponto de vista pessoal, são improcedentes.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Tenho uma rápida observação de tudo que ouvi aqui, em primeiro lugar, acho que há uma tendência irreversível. Parece-me que o próprio Ministério da Aeronáutica admitiu, e o próprio documento fornecido fala, inclusive pode se verificar em determinado trecho da página 3, em que diz:

"Ainda assim, consciente da natureza civil da tarefa, está paulatinamente o Ministério da Aeronáutica diminuindo a participação do seu pessoal, transferindo os encargos a elementos civis que estão sendo preparados no recentemente criado Instituto de Aviação Civil."

Quero enfatizar, também, a defesa intransigente – e todos nós fomos testemunhas do nosso relator com relação, inclusive, ao problema de acidentes e outras questões.

Completando a defesa que estão fazendo de uma tese que acho válida, faço uma ponderação, menos na linha de quem está certo, de que as razões que me levaram a simpatizar com a tese da aviação, são muitas, porque são substantivas. Da informação que ouvimos do Sr. Ministro, o que mais me tocou foi o fato de que o sistema brasileiro, integração no sistema de defesa aérea com o sistema de segurança de tráfego, que foi implantado simultaneamente, reduziu os investimentos. Isso me parece uma coisa lógica e importante para um País das dimensões continentais como o Brasil, pela suas condições econômicas, dos custos de investimentos desse sistema, e o próprio comandante aqui que, na exposição, também reconheceu isso, forma um todo homogêneo de que uma decisão desta natureza não poderia ser implementada imediatamente, ela requereria um lapso de tempo para uma adaptação.

O que queria ponderar é que muitas das questões levantadas pelos ilustres representantes dos aeronautas e dos aeroviários, elas me tocam, e

estou de acordo com elas, mas não no conflito militar civil, mas, sim, do ponto de vista da democracia. Vivemos num país onde a democracia não está consolidada, tanto não está que todos nós estamos aguardando o dia em que seja implantada. Está previsto na Constituição a próxima eleição do Presidente da República no sistema direto, a própria Constituinte prevê e eu poderia citar tantos outros casos mais fico em apenas um deles porque estou envolvido, há muito tempo, numa disputa entre o sindicato patronal e o sindicato dos empregados. Eu e alguns companheiros da Bahia, na área petroquímica que, provavelmente, terá um quantitativo maior do que os comandantes de avião no Brasil.

O setor petroquímico só tem três núcleos, hoje, importantes, fora as indústrias isoladas: São Paulo, Rio Grande do Sul e a Bahia. E numa recente greve, há dois anos em que houve 171 demissões – inclusive, o processo está no Tribunal Superior do Trabalho – houve uma movimentação, inclusive no dia em que o Presidente da República foi à Bahia para a inauguração da Casa da Fundação Jorge Amado, manifestação que foi publicada na imprensa e transmitida para todo o Brasil. Basicamente, foi realizada sob o comando desses petroquímicos. É um sistema oligopolista, numa quantidade de empresas, na área petroquímica, ainda assim, muito maior do que, talvez, das três grandes companhias de aviação e das aviações de segunda e terceira linhas, como são chamadas tecnicamente, porque é um número mais restrito. No entanto, eles sofrem da mesma situação, não conseguem, em determinado momento, resolver o problema da admissão em função de coisas existentes. Então, a deficiência, a meu ver, com toda a sinceridade que coloco isso, porque faço algumas restrições aos acontecimentos durante a greve é, uma coisa de fazer greve, até mesmo um piquete, a outra é ir além da greve, se exceder.

Não estou tomando partido, mas constando um fato, um episódio, e tenho lutado para uma decisão superior, e colocando que o problema existe. Ele existe ainda mesmo em sindicatos mais poderosos, mesmo em sindicatos quantitativamente maiores e em segmentos onde se tem maior participação de empresas, porque o sistema tende ao oligopolismo, quer dizer, se é oligopólio puro ou não, é questionado. Enfim, estou mostrando que, em determinado momento, essas bandeiras que V. Sas. colocam com ênfase, com muita segurança na defesa das teses, têm a ver com o amadurecimento do processo democrático. V. Sa., não resolve o problema no momento em que administra. Essa linha de argumentação é importante do ponto de vista da defesa dos princípios democráticos, mas não para uma eventual tomada de decisão. Acho que a eventual tomada de decisão implica em outras coisas que foram bem colocadas aqui.

Apenas esse o ponto de vista para futuros entendimentos e negociações, que achei importante colocar, porque ajudaria a todos na defesa dessas bandeiras.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO ALVES: – Ouvi a exposição do relator e gostaria de comentar algumas coisas.

O Projeto "Pássaro Civil", que é a desvinculação da aviação civil do Ministério da Aeronáutica, está declarado e fundamentado nas razões que distri-

buímos aqui. São razões do cidadão, são as necessidades do próprio País. O próprio Ministro da Aeronáutica reconhece que isso terá que ser feito e é irreversível. Apenas acho que quem tem que decidir a hora e a forma de fazer não é o Ministro da Aeronáutica, é o poder civil, é a sociedade civil, é o Congresso e nós, como trabalhadores do setor, pela quantidade de problemas e pelo conhecimento que temos, achamos que isso deve ser decidido na Constituinte. Não acredito que tenhamos uma outra Constituinte a prazo tão curto. Não entendo que os Parlamentares devam deixar a cargo da análise do Ministério da Aeronáutica, quando, como e de que forma fazer a desvinculação da aviação civil do Ministério da Aeronáutica. Razão pela qual, entendo que algumas questões levantadas aqui, foram apenas como exemplo dos problemas existentes no setor, mas, na verdade, não são as fundamentais, as fundamentais são do interesse do País.

Quando comentamos sobre Confins, sobre Pampulha e sobre outras questões, foi muito menos discutindo se está certo ou errado, e muito mais colocando que essas decisões deveriam ter sido tomadas num processo de discussão muito maior, dentro da sociedade, onde prevalecesse, realmente, o interesse. Pode até estar certo. Não é essa a questão que estamos discutindo.

Quando o Constituinte diz que acha um privilégio ter um tribunal especial citamos o tribunal porque dentro da atual estrutura existente, onde prevalece o interesse da segurança nacional, isso não é um privilégio, é uma necessidade de subsistência, não só das empresas, como também do trabalhador. É evidente que a modificação geral da estrutura acaba tomando realmente o tribunal inócuo e desnecessário, mas para isso é preciso desvincular. Então, a tese principal a ser discutida não é a questão do tribunal, é a questão da desvinculação. Não é V. Ex.^{as} dizerem: "V. S.^{as} têm algumas reivindicações", eliminando isso está resolvido o problema! Como cidadãos, não podemos aceitar isso. O problema fundamental não é esse. Não se pode democratizar o País se as coisas não são colocadas nos seus lugares, e são colocadas nos seus lugares quando a sociedade civil, representada pelo Poder Civil, representada pelo Congresso, entende que deve ser colocado no seu lugar e não quando apenas um setor da sociedade no País, que é o Ministério Militar, determinar quando é que ele acha que deve ser.

Disse também o nobre Constituinte que não acha necessário ter escolas. Desculpe-me, mas a importância que tem a aviação civil neste País de dimensões continentais, não pode prescindir de uma estrutura de ensino para a formação de profissionais da aviação civil. Não podemos desconhecer isso e dizer: "Não, isso aí não precisa, porque a hora que precisar tem os aeroclubes funcionando."

Não façam isso com a aviação civil. Não façam isso, discutam e entendam a questão com a seriedade que ela tem. Não há estrutura de ensino para a formação de profissionais na aviação civil. Se os militares saem para voar na aviação civil não é porque os salários são altos, é porque os deles são baixos. Essa relação também é inaceitável. Então, é preciso que haja entendimento sobre isso.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Acho, inclusive, que esse ponto que V. S.^a defendeu

é fundamental, porque é importante que o País possa ter, num futuro próximo, inclusive para garantia estratégica, mantendo o ponto de vista militar, como aconteceu nos Estados Unidos, sem julgar o mérito, quando num dado momento que houve uma greve de controladores de voo, em que se demitiram controladores de voo, e o mercado de trabalho norte-americano imediatamente absorvem é importante que o País possa ter uma oferta de trabalho tal que dê segurança, porque senão vai acontecer o processo inverso. Seria uma questão de monopólio de minorias. Neste ponto estou inteiramente a favor.

Quanto mais tivermos oferta de mão-de-obra qualificada, mais seguro será o sistema para todos os usuários. Essa tese é fundamental, estamos de acordo no particular.

O SR. JOSÉ CAETANO LAVORATO

ALVES: – Com todo o respeito que tenho pela posição que tomou o Ministro da Aeronáutica, "vamos criar condições para que os aeronautas participem da investigação de acidente", ainda voltarei a este Congresso para dizer que isto não foi feito.

Quero saber qual é o instrumento jurídico que S. Ex.^a vai criar para garantir, ou será uma norma do DAC criada por um militar hoje que poderá ser tirada por outro amanhã? Mas isso é apenas um detalhe.

Se trabalharmos, realmente, na discussão da desvinculação, criando a porta desta Constituição, condições para que, num determinado período, vamos dizer, um ano, um ano e meio ou dois anos, aquilo que os Parlamentares entenderem para consolidar uma nova estrutura aeronáutica brasileira, ai, sim, o Congresso terá, como Constituinte, cumprido a sua função em relação à questão dos transportes do País. Caso contrário, passou pela Constituinte sem considerar a importância, admitindo muito mais a visão militar desse tipo de transporte e muito menos o interesse nacional da integração dos transportes, todos eles. Essa é a nossa visão.

A tese vai ser defendida em todas as instâncias da Constituinte. Vamos às ruas para colher assinaturas e não queremos soluções paliativas e nem que transformem isso numa briga nossa com os militares, o que não existe. Não estamos brigando com os militares, porque os respeitamos muito quando cumprem as suas reais funções, mas não aceitamos quando eles extrapolam as suas funções e tentam fazer do transporte aéreo apenas um palco para experiências do chamado poder aéreo.

O SR. JOÃO CARLOS PESSOA DE

OLIVEIRA: – Ovi o ilustre Relator falar sobre o tribunal aéreo. Fui criado numa casa onde todos os homens eram advogados e todos advogados de defesa. Nunca aprendi a acusar ou a condenar alguém. Sou neto de um homem que morreu em defesa das suas idéias, esse homem chamava-se João Pessoa. Tenho um passado, portanto, de defesa, e nunca tive um passado de julgamento.

Como defendemos a criação do tribunal aéreo, defendemos exatamente o direito de defesa do aviador, quando acusado de alguma infração. Não é possível um oficial militar da Força Aérea que temporariamente ocupa um cargo, e que normalmente é por dois ou três anos por necessidade de troca de função, numa sala, sem ouvir o aviador, julgar e punir o aviador. Não posso ter a

minha carreira encerrada porque um homem julgou se acertei ou se errei. Eu quero ter o direito de defesa e isto a não ser que se dê outro nome, só pode ser feito num tribunal de justiça, não em um tribunal de acusação. Jamais eu me permitiria, ou jamais qualquer um de nós nos permitiríamos, criar um tribunal de acusação, pelo contrário, é um tribunal de defesa.

Para encerrar, eu estou com 47 anos, quando tinha 20 anos fiz uma operação dentária e tirei um dente. Em 1985, coincidentemente após o nosso movimento de greve de helicópteros, fui fazer o meu exame de saúde, que sou obrigado a fazer a cada 6 meses, e fui considerado inapto porque me faltava um dente, tirado aos 20 anos de idade. Fui obrigado a colocar uma ponte.

Só quero poder me defender, porque fiquei 20 anos – entrei para a aviação em 1958, – façam V. Ex.^a a conta, sem esse dente. Milagrosamente, em 1985, eu fui obrigado a colocar uma ponte porque estava inapto para voar. O que é que um dente aqui atrás me impede de pilotar? Eu piloto com a minha cabeça, com o meu sentimento, com o meu equilíbrio, com os meus olhos, com as minhas mãos e com os meus pés e não com os meus dentes. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Agradecemos as exposições feitas aqui, e registramos que todas elas serão publicadas na sua íntegra, no Diário da Constituinte. Temos certeza de que essas informações, como todas as demais que chegaram aqui para a avaliação, análise e o conhecimento dos Constituintes, vão pesar no momento em que cada Constituinte for decidir sobre essas questões que vão ser apreciadas, debatidas, examinadas durante todo este ano, relativamente à questão constitucional.

Dito isto, agradecemos as informações trazidas aqui, elas são valiosas, vão ser levadas em conta, e agradecemos também a presença dos Constituintes que participaram.

Está encerrada a reunião.
(Levanta-se a reunião às 19 horas e 40 minutos.)

20ª Reunião

Às dezoito horas e dezenove minutos do dia dezenove de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em sala do Anexo II do Senado Federal, sob a presidência do Constituinte Dirceu Carneiro, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, presentes os seguintes Senhores Constituintes: Gerson Marcondes, Lael Varella, Paulo Zarzur, Assis Canuto, Sérgio Naya, Myrian Portela, Luis Roberto Ponte, Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Denisar Arneiro e Mauro Miranda. Havendo número regimental é dispensada a leitura da Ata da reunião anterior, o Senhor Presidente comunicou haver a Subcomissão recebido as emendas de nºs sete a duzentos e setenta e nove. O Senhor Constituinte Luis Roberto Ponte indaga se os Constituintes terão acesso às cópias dessas emendas e a Presidência responde que delas serão feitos avulsos. A seguir, o Senhor Presidente anuncia que continua em discussão o Anteprojeto do Relator. O Senhor Constituinte Luis Roberto Ponte afirma haver recebido um outro Anteprojeto e indaga à Presidência qual o que está valendo. O Senhor Constituinte Denisar Arneiro indaga a qual dos dois deverão ser apresentadas emendas.

O Senhor Presidente afirma que o outro Anteprojeto distribuído foi solicitado aos Assessores pela Presidência e que deveria ser considerado como uma outra sugestão a ser estudada. Às dezoito horas e quarenta e dois minutos, o Constituinte Assis Canuto solicita ao Presidente que encerre a reunião, tendo em vista os compromissos que os aguardam. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente encerra a Reunião. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em dezenove de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete.

Anexo, transcrição das notas taquigráficas da reunião do dia 19 de maio de 1987, às 18:00 horas e 19 minutos, da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, na sala da Comissão de Legislação Social, Anexo II, Ala Senador Alexandre Costa, Senado Federal.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Havendo número regimental, declaro aberto os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Hoje, ainda em plena vigência do acolhimento das emendas, que havíamos fixado, em princípio, até às 19 horas do dia de hoje, acabamos de receber as notas taquigráficas de um comunicado da Presidência da Assembléia Nacional Constituinte, na sessão que está decorrendo ainda, de que foi prorrogado para às 20 horas do dia 20 do corrente mês.

Desta forma, ampliou-se ainda até amanhã o prazo para o recebimento das emendas. Portanto, suponho, nestas circunstâncias, tenha-se também ampliado o prazo para a entrega do relatório.

Apesar da apreensão do nosso Relator, vamos aguardar novas comunicações.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Sr. Presidente, apenas para lembrar que no aviso dado no Plenário da Constituinte foi dito prorrogado o prazo de recebimento das emendas, mas não o de entrega final do relatório. Textualmente, foi avisado assim pela Presidência.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Aumentará, então, a densidade de emendas por horas decorridas, para o relatório. Continuam em debate o relatório, as emendas.

Está em debate a proposta da nossa Subcomissão.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR

ARNEIRO: – Sr. Presidente, não sei se vamos receber as emendas que foram distribuídas nesta fase para uma análise, para podermos entrar em debate, conhecendo o que foi sugerido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Comunico que temos 228 emendas já recebidas, até este momento, e que aqui, no arquivo da Secretaria, já temos cópias, estão sendo impressos os avulsos de cada uma das emendas. Salvo melhor juízo, se os companheiros desejarem, podemos mandar providenciar, na base da cópia mesmo, um número mais reduzido, para que todos tenham conhecimento.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Sr. Presidente, se V. Ex.^a me permite.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não. Tem a palavra V. Ex.^a.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Há duzentas e tantas emendas, formalmente. Na realidade, cada emenda contém três, quatro, cinco subemendas. Há proposta aqui sobre moradia com vinte artigos, e há algumas que são o próprio substitutivo. Assim, se formos contar artigo por artigo, proposta por proposta, emendas, passarão de oitocentas.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Eu pediria mais.

Além de termos o anteprojeto, que foi preparado pelo nosso Relator, também chegou às nossas mãos outro anteprojeto. Significa que as emendas serão feitas no anteprojeto do Relator ou nesse outro que chegou também?

O SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA: – Sr. Presidente, o Companheiro Denisar Arneiro quer-se referir a esse documento que recebemos, no sentido de se saber qual é a sua validade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim. Conversando com vários Companheiros e analisando informações que me chegaram de todas as áreas que puderam fazer chegar a mim algum documento, solicitei à nossa Assessoria, que acompanhou durante todo o período os trabalhos da reunião, para sistematizar uma proposta dentro de uma ordem constitucional, isto é, dentro de uma disposição constitucional adequada, do ponto de vista das nossas assessorias, e que contivesse alguns aspectos que entendemos fundamentais. Por exemplo, que contivesse a gestão democrática da cidade. Um dos pontos que entendemos fundamental debater, na formação do relatório, que tivéssemos também uma disposição mais específica de cada coisa, dentro de uma ordenação constitucional que parece sustentável, afinal.

Feito isto, distribuir-se-ia a todos os companheiros, como um elemento para debatermos. Evidentemente, S. Ex.^a procurou também o gabarito proposto pelo Relator, isto é, mais ou menos o mesmo número de artigos e também de temas, ainda como elemento para debate.

Temos notado, e já propus a alguns companheiros, em outra oportunidade, para nos reunirmos não dentro das formalidades de uma reunião oficial da Subcomissão, para podermos debater detalhadamente essas questões, que, pela formalidade das reuniões aqui, não temos conseguido. Assim, esse documento seria, exatamente, para analisarmos em uma reunião informal, que eu gostaria de propor aos companheiros, e, então, debatermos, para que esse relatório seja o produto das idéias aqui debatidas e das propostas dos companheiros da nossa Comissão. Esse relatório estivemos, inclusive, discutindo e comentando com o Relator – deve ter, no mínimo, oito votos favoráveis, positivos. Esta é a condição sem a qual o relatório não poderá avançar, não existirá. O relatório não existirá se não tiver oito votos positivos.

Assim, proporia à Comissão que discutíssemos abertamente, sem as formalidades da reunião, da ata, de todas essas coisas aqui, e propormos, realmente, um corpo orgânico, etc., dentro de um entendimento de todos os Companheiros, pois não percebi conflitos insuperáveis. Se houvesse,

podíamos discutir outras formas, mas como não estou percebendo qualquer conflito de propostas insuperáveis, creio que podemos resolver a todas, numa negociação, num entendimento, onde vamos eliminar, digamos assim, as dezenas de emendas, com uma palavra, com um texto, com uma coisa qualquer, e as pessoas que propuseram as emendas serão contempladas nesses textos e nessa ordenação. A idéia é mais ou menos esta.

O SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA: – Sr. Presidente, apenas para completar. Digo quando as emendas foram apresentadas, porque V. Ex.^a falou duzentas e poucas emendas...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – São umas oitocentas emendas.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – ...e todas elas estão calcadas exatamente em cima do anteprojeto feito pelo nosso Relator. Desta forma, vai ser uma confusão. Até que V. Ex.^a entenda que este artigo a que V. Ex.^a se referiu no relatório está na outra... Por isso, fiz esta pergunta, qual estaria valendo ou se valem as duas.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Esclareço que recebo esse documento apenas como sugestão. Vou submeter o meu relatório. Estou lendo uma a uma as emendas, e já li todas que chegaram a mim, já as assinei todas. Vou submetê-las, artigo por artigo, item por item, à votação.

Quando perdedor, terei o máximo de humildade em acatar, por votação, o desejo da maioria. Recebo este documento, com máximo prazer, vou estudá-lo e, dentro do possível, dentro de meu juízo, sentindo que ele expressa a maioria, vou acatá-lo! se não for, e houver aqui outros substitutivos que poderão ser apresentados, vamos discuti-los. Vou apresentar, dentro do que o Regimento permitir, o meu relatório, o meu anteprojeto e vou debater, colocar em votação artigo por artigo. Espero que consigna aprovação, pelo menos da maioria, o meu anteprojeto. Não vou dizer que vou conseguir a aprovação de todos. É facultado não só aos Membros, como aos seus Suplentes, apresentar substitutivos. Então, se houver aqui 10 substitutivos não dá. Por isso o Relator está aqui dia e noite estudando. Vou apresentar aquilo que o Regimento me permite. Poderei ser perdedor, poderei apresentar um anteprojeto que não venha a espelhar o desejo da maioria da minha Subcomissão. Aí terei a humildade de fazer um novo, exatamente aquilo que a maioria dos Membros deseja. No entanto, vou fazer o meu relatório e submeter, honestamente, um a um todos os artigos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Proponho, para o nosso bom desempenho, que esse relatório deva refletir, e isso é elementar, a proposta da Subcomissão e do conjunto – deixo bem claro esse aspecto, creio que não há divergência neste ponto – que ele seja uma proposta orgânica. Não vai ser artigo por artigo que vai ser submetido; vai-se submeter o relatório. Depois, os destaques e outros que podem ser submetidos um a um. Propomos que sejam elaborados em conjunto também, para que possamos evitar o máximo de conflitos ou submissões à votação de itens que possam deformar o relatório.

Podemos, melhor do que por voto, conseguir um relatório por acordo.

Esta é a nossa proposta.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Se colocarmos em votação será unânime.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Exato. Há muita coisa que, com uma palavra, com uma adequação pertinente, se resolve; não precisa ir à votação. Não precisa a pessoa requerer um destaque para votar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Basta perguntarmos: de acordo com o nº 1, 2, 3, 4? E por aí afora...

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Quer dizer, Constituinte José Ulisses de Oliveira, que V. Ex.^a está fazendo essa proposta para um pré-entendimento, numa reunião informal, onde não haverá ata, para discutir os pormenores, para dar até condições de V. Ex.^a fazer um relatório.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Inclusive porque viabiliza a negociação de Constituinte que tiver uma proposta, para que possa defender, justificar, propor, conceder.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Esse prazo de emenda, sendo prorrogado para amanhã, teremos reunião amanhã às 5 horas?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Creio que vamos ter que receber emendas amanhã até às 20 horas. Estou à disposição dos Companheiros que quiserem fazer reunião amanhã, às 17 horas.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Então, vamos colocar em votação, para decidir, de uma vez, se haverá reunião amanhã.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO: – Sr. Presidente, apenas uma questão. Esse anteprojeto que nos foi apresentado hoje foi elaborado pela Assessoria da nossa Subcomissão?

O SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA: – Foi por solicitação minha.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Presidente, estamos muito perto de encontrar um consenso nesta Subcomissão, porque não há realmente divergências profundas entre as idéias do Relator, que já conhecemos, e esse trabalho da Assessoria. Eles estão muito próximos, não há divergências muito profundas.

Com relação ao elevado número de emendas, acredito que após serem perquiridas pela Assessoria, poderão ser englobadas em assuntos pertinentes pelo Relator, com o apoio da Assessoria, e muitas delas talvez até já embutidas no relatório oficial desse trabalho da Assessoria, para que pudéssemos depois encontrar o consenso. Se vamos trabalhar no sentido do consenso, poderíamos – concordo com V. Ex.^a –, depois de apreciadas essas emendas, fazer uma reunião, vamos dizer oficiosa, para encontrarmos realmente os pontos de vista comuns. Naturalmente aquelas que não tiverem condições de um acordo consensual virão para o Plenário, para uma votação, mas esses casos deverão ser muito restritos. É o que melhor convém para a Comissão. Como V. Ex.^a disse muito bem, e quero crer que aqui está imperando este objetivo, o Relator, adjetivamente, é um Relator e não o proponente de um anteprojeto.

S. Ex.^a propõe baseado nos relatórios, nos depoimentos, nas propostas que cada Constituinte apresenta.

Louvo a iniciativa da busca do consenso, numa reunião extra-oficial, oficiosa, para que realmente o Relator tenha tranquilidade de fazer as propostas de analisar, aquelas que não estejam em desacordo com seu ponto de vista e estejam em acordo com o ponto de vista da maioria dos Constituintes.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO

NAYA: – Sr. Presidente, acabei de falar que o relatório está próximo um do outro. Citando um exemplo: no usucapião, um diz 12 anos, outro diz 3. Doze anos é um período bastante grande. Por que essa Assessoria não acopla, se o nosso Relator faz um novo relatório ou dá uma nova dimensão a esse relatório?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Tenho impressão de que essas questões é que vão fazer parte do entendimento, para se encontrar o eixo comum por onde deve passar o relatório. Tenho impressão também de que é exatamente nesse sentido, da busca do aperfeiçoamento, o esforço que todos aqui estão fazendo, para que saia o melhor. Gostaria de evitar, se for possível, que, de repente, entremos em um conflito que tenha que ser oito ou oitenta. Se pudermos equacionar, sem levar a uma decisão de votação, seria mais interessante. Imagino que esse processo poderia avançar mais na qualidade que o debate, o diálogo, etc. poderia melhorar a qualidade da proposta.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Sr. Presidente, só tenho que louvar essa iniciativa de sentarmos à mesa e de batermos todas as questões que vierem a lume e à tona, nesses dias em que se debateu o anteprojeto, ou mesmo todas aquelas idéias que percorreram essas salas durante as sessões públicas. Entendo que deve ser feito, neste momento, é o que V. Ex.^a propõe, que nos debruçemos nos relatórios, nas emendas apresentadas e que cada um exponha novamente suas idéias, para que possamos chegar a um consenso. Até para se dar, como tenho dito, aquele respeito ao que todos nós viemos fazer aqui, ao que todos dissemos aqui. Se não buscarmos esse consenso, talvez, o nosso tempo passado aqui tenha sido em vão. Será da mais alta validade que procuremos buscar os pontos que temos em comum, e creio que são muitos. Talvez seja até uma questão de semântica o que nós separe, e possamos ter um relatório que espelhe tudo aquilo que foi debatido aqui e, mais do que isto, espelhe tudo aquilo que a população brasileira espera de nós relativamente à Questão Urbana e Transporte. Essa reunião proposta por V. Ex.^a é da mais alta validade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Continua em discussão.

Estamos encontrando uma dificuldade elementar para começar esta proposta. Assim, se os Companheiros aceitarem a não conclusão ainda das emendas que estão chegando, porque isso nos cria uma dificuldade incrível, se forem analisados alguns itens e sobre eles chegarem emendas posteriormente, eles ficarão prejudicados, penso que não temos outra alternativa senão aguardar a chegada de todas as emendas. Portanto, pode-

riamos fazer uma reunião informal depois de amanhã, dia 21, pela manhã.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Informal. Fariamos às dez horas?

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO

NAYA: – Sr. Presidente, a título de adiantar a coisa, V. Ex.^a já tem parte das emendas aí, certo?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Sim.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO

NAYA: – Temos assessores e o Relator, que é pessoa das mais interessadas, aqui na Subcomissão, não só por apresentar um bom relatório, mas pela capacidade que tem demonstrado. V. Ex.^a não acha que valeria a pena iniciarmos já uma triagem do dia de amanhã? Porque senão começará uma reunião pela manhã e terminará à tarde e noite a dentro, pelo grande número de emendas. Poderíamos, muito bem, fazer uma triagem, ver as que coincidem, as que servem, as que não servem. Não é que sirvam todas não. O relator com a assessoria de V. Ex.^a e mais as pessoas interessadas, viríamos aqui amanhã ou depois de amanhã, e marcaríamos a reunião. Essas emendas todas, 800 sugestões que temos aí, mais o que tem feito, vamos passar o dia todo aqui e não chegaremos a nada.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – V. Ex.^a sabe que o Relator já está fazendo isso. Se os companheiros quisessem participar, seria muito interessante.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Podíamos fazer vir sistema de fechamento das emendas por assunto: desapropriação, usucapião, conceito de questão urbana, transporte, concentração de propriedade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Classificar as propostas por assunto. Isso mesmo. Perfeito. Eu acho que isso seria muito valioso, inclusive para debatermos depois.

A partir de amanhã, às 9 horas, eu colocarei a 3ª-Secretaria, o gabinete e as respectivas instalações à disposição dos companheiros que quiserem ir lá trabalhar. E também as cópias das emendas chegadas, até agora, para ficarem à disposição dos companheiros que vierem ajudar.

Eu convocaria os assessores para comparecerem nesse trabalho que os companheiros da Subcomissão desejarem elaborar.

Corri a palavra o Sr. Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS

CANUTO: – Conforme o que foi exposto e com os compromissos que nós temos hoje, ainda, eu solicitaria a V. Ex.^a que consultasse o Plenário sobre o interesse de terminar a reunião.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Se os companheiros anuírem, nós encerraremos esta reunião e convocaremos para o dia 21, às 9 horas, uma reunião que seria para um entendimento entre os membros desta Subcomissão e a partir de amanhã, às 9 horas, estará à disposição o material recebido com as assessorias que puderem nos ajudar e os nossos Constituintes, membros da Comissão.

Está encerrada a reunião.

Emenda de nº 193, de sua autoria. Nos termos do parágrafo do art. 73 do Regimento Interno da Assembléia Nacional Constituinte, o requerimento depende da aprovação desta Subcomissão.

Os Srs. Constituintes que aprovam a retirada queiram permanecer sentados. (Pausa.) Aprovado.

A emenda será retirada.

Eu gostaria de fazer considerações preliminares, antes de ouvirmos a leitura do relatório. Pelo nosso conhecimento, o relatório é um substitutivo. De modo que a Presidência vai propor a leitura para o conhecimento da Subcomissão e suspender a reunião por um certo período para que os Srs. Constituintes possam fazer os requerimentos de destaques, que têm formulário próprio, é só preencher. Como se trata de um substitutivo, em qualquer circunstância, se houver interesse de algum Constituinte em pedir preferência por um outro, é uma decisão de plenário. Se não me engano, existe apenas uma proposta. Faço isso, também, em tom de informação e consulta, mas me parece que só existe uma possibilidade, além da proposta do Relator, que é aquela que nós oferecemos e que é conhecimento do Plenário. Uma vez sendo substitutivo pelo rigor do Regimento, só pode ser encaminhado destaque para suprimir. Nós temos discutidos que o Regimento não deve impedir o aperfeiçoamento de nossa proposta. Inclusive, utilizando-nos de precedentes já acontecidos em praticamente todas as demais Subcomissões de que nós temos conhecimento se acolheu, e é o que eu quero propor para ser acolhido, não só a emenda supressiva como também outras formas de emendas substitutivas também.

De modo que eram essas considerações que eu gostaria de fazer antes de ouvirmos o relatório. Se os companheiros acham pertinente as considerações não tendo nenhuma objeção a fazer procederemos assim.

Concedo a palavra ao Relator para a leitura do parecer e da proposta.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Primeiramente, eu gostaria de agradecer a todo os membros desta Subcomissão, tanto aos titulares quanto aos suplentes pela participação, pelo trabalho, pela colaboração, pelo espírito público demonstrado por todos os membros desta Subcomissão. Agradeceria, em especial, também, pela maneira que colaboraram, não só através de emendas e sugestões, mas também, agora na fase final quando eu submeti a elaboração de uma maneira informal, a todos os membros, chegamos a um anteprojeto, não por mim, mas praticamente por todos aqui. Em todos os artigos itens e alíneas praticamente não tem nada meu esse relatório é de todos os membros. Fui eu que elaborei mas ele é de todos não titulares suplentes. Apenas, regimentalmente, incumbi-me de ler, mas o relatório não é meu, é de todos. Gostaria de agradecer às entidades de classe que estiveram aqui, e nosso convite, vindas de todas as partes do Brasil, a fim de colaborar conosco mostrando o alto interesse de toda a sociedade pela Questão Urbana e Transportes. De uma maneira especial aos nossos assessores e funcionários, integrantes da 3ª Secretaria do Senado Federal, que colaboraram dia e noite ficando sem dormir, sem jantar, sem almoço, também prestan-

do sua colaboração. São talvez, os heróis anônimos desta Constituição, que estamos procurando elaborar da melhor maneira possível.

Passo agora, a ler o parecer:

Parecer do Relator

Senhores Membros da Subcomissão.

Os assuntos relativos à competência regimental desta Subcomissão levaram os senhores Constituintes à apresentação de 319 Emendas ao anteprojeto, demonstrando o envolvimento que a questão urbana e a questão do transporte despertam na coletividade aqui, nos trabalhos da Constituinte, representada pelos Senhores Deputados e Senadores.

A diversidade do tratamento atribuído aos diferentes enfoques envolvidos na problemática jamais poderia permitir que a mera adição, supressão ou modificação de dispositivos do anteprojeto consolidasse um texto orgânico e sistematizado, num anteprojeto compatível com a alta importância deste momento histórico brasileiro.

O aproveitamento integral de uma Emenda, na maior parte das vezes inviabiliza o aproveitamento de outras. As Emendas sobre um mesmo assunto, entretanto, não são incompatíveis entre si; pelo contrário, usualmente elas se complementam, exigindo um esforço do Relator no sentido de extrair do conjunto o que existe de melhor em cada uma delas e integrar as idéias num único dispositivo.

Assim, julgamos ter podido melhor atender às expectativas aos Senhores Constituintes classificando as Emendas apresentadas, por assunto consolidando cada assunto com o acolhimento parcial das sugestões, compatibilizando, é claro a redação final, com a estrutura global do anteprojeto.

Esta foi a metodologia de que nos utilizamos, buscando retratar a consciência coletiva dos Senhores Constituintes sobre os temas. Para viabilizar este procedimento, tivemos que reescrever o anteprojeto original, do que resultou o Substitutivo que, afinal apresentamos à apreciação de Vossas Excelências.

Desejamos relembra que o tratamento dado ao assunto objeto da competência regimental desta Subcomissão tem como origem as centenas de sugestões recebidas, as dezenas de exposições técnicas, os contatos e discussões com parlamentares, autoridades, técnicos, e uma série de outros subsídios. Deste trabalho preliminar resultou o anteprojeto já apresentado por Vossas Excelências na semana passada. Este anteprojeto, assim para não descaracterizar o importante trabalho de base, já realizado, foi aproveitado como estrutura basilar – o esqueleto sobre o qual construímos o Substitutivo que apreciáramos ver aprovado por este Órgão Técnico.

Desta forma, o Substitutivo, em seu artigo 1º mantém o mesmo espírito do artigo 1º do anteprojeto; sobre este ponto não houve opiniões radicalmente discordantes. Apenas três Emendas, número 22, 55 e 171 (dos Constituintes Pompeu de Souza, Luís Roberto Pontes e Mauro Miranda) abordaram o dispositivo, as quais acatamos em parte, promovendo ligeira alteração.

O artigo 2º do anteprojeto, por uma questão de técnica legislativa, foi reescrito agora englobando o seu artigo 4º. Disso resultou o artigo 2º do substitutivo, sobre o direito da propriedade, sua função social e as desapropriações. O direito da propriedade e sua função social nos levaram ao acolhimento parcial de 11 Emendas – números 1, 69, 130, 146, 181, 193, 194, 259, 269, 310, e 50. Já o tema desapropriação mereceu uma atenção bastante ampla dos Senhores Constituintes; vinte e seis Emendas se referiram diretamente ao assunto, e, do conjunto delas, pareceu-nos mais adequado o acolhimento parcial de quatro – números 1, 21, 311 e 154, dos Constituintes Paulo Zarzur, Pompeu de Souza, Raul Ferraz e Atila Lira as quais, consolidadas resultaram na redação dada ao assunto pelo artigo 2º do Substitutivo. Não acatamos, desta maneira, as demais Emendas sobre o tema.

Quanto ao enfoque de moradia como bem de família, quando adquirida sob certas condições (artigo 3º do anteprojeto), o tratamento dado ao dispositivo foi objeto de aperfeiçoamento, visando a contemplar o adquirente que reúna condições, no futuro, de propiciar maior condição de conforto à sua família, adquirindo moradia de maior valor econômico. Não pudemos nos apropriar de interessante sugestão do Constituinte Denisar Arneiro (Emendo nº 40), estendendo o novo enfoque de moradia como bem de família ao caso geral, e não ao caso particular em que haja intervenção do poder público ou o instrumento do usucapião. Esta universalização, em nosso modo de entender seria por demais revolucionária para merecer aprovações nas fases posteriores de trâmite do Substitutivo. Foi mantido como artigo 3º.

Os artigos de números cinco, seis, sete, e oito, reportam-se ao usucapião urbano, o qual despertou grande interesse dos Senhores Constituintes. Diversas Emendas propuseram o limite de área do imóvel urbano a ser usucapiado (geralmente variando entre 300 metros quadrados e mil metros quadrados) e prazo de 3 a 10 anos de posse do lote para concretizar o usucapião.

Conciliamos todas as proposições apresentadas, dando nova redação aos artigos 4º e 5º do Substitutivo, aproveitando parcialmente as idéias contidas nas Emendas nºs 20, 59, 68, 129, 144, 184, 206, 221, 272 e 302.

A forma originalmente dada para o tratamento do instituto da enfiteuse foi basicamente mantida, mas um maior amadurecimento da questão, fruto, inclusive, das justificativas das Emendas que nos chegaram sobre o assunto, nos levaram a modificar a redação no artigo 6º do Substitutivo, atribuindo ao enfiteuta, sem ônus, pleno domínio da propriedade. Aproveitamos, parcialmente, as Emendas de números 7, 180 e 267.

O artigo 10 do anteprojeto trata de garantir recursos orçamentários para a compra de terrenos urbanos e implantação de infra-estrutura urbana destinados, à população de baixa renda. Foram apontadas falhas por, pelo menos, nove Constituintes, as quais corrigimos, no artigo 9º

do Substitutivo, acatando, assim, integralmente, as Emendas números 127, 138, 185, 204, 261 e 273, e parcialmente as de números 44, 49 e 105.

Quando à nossa preocupação com a concentração demográfica nos grandes centros urbanos, consubstanciada no artigo 11 do anteprojeto (agora, artigo 10, do Substitutivo), fomos forçados a uma reformulação, tendo em vista o grande número de emendas que nos chegaram. **Ilegível** e dez minutos. As vinte e três horas e trinta e três minutos foi reaberta a reunião e lidos os requerimentos de números dois a sessenta e cinco. O Constituinte Gerson Marcondes levanta questão de ordem contra a decisão do Presidente de aceitar destaque para votação em separado de emendas. Manifestaram-se, ainda, nesse sentido, os Constituintes Dalton Canabrava e Lézio Sathler, contraditada pelos Constituintes Adhemar de Barros Filho e Luís Roberto Ponte. O Constituinte Gerson Marcondes solicita que seja feita a votação pelo processo nominal da decisão tomada pelo Plenário, anteriormente, em votação simbólica. O Presidente acata a questão de ordem e convida o Constituinte Luiz Marques para funcionar como escrutinador. O Senhor Presidente convoca o Constituinte Dalton Canabrava, Suplente, para votar em substituição ao Constituinte Gidel Dantas, ausente. O Presidente esclarece que quem votar sim acata somente os requerimentos de votação em separado de partes do Substitutivo; quem votar não acata a decisão do Presidente de se aceitarem, também, os requerimentos de destaque para votação em separado das emendas. Feita a chamada, votaram sim nove Senhores Constituintes e não cinco Senhores Constituintes. Assim, por deliberação do Plenário, serão aceitos, apenas, os destaques para votação em separado de partes do Substitutivo. A reunião foi suspensa para que os Constituintes reformulassem os requerimentos, e reaberta a zero hora e cinquenta e oito minutos do dia vinte e quatro de maio. A seguir, o Senhor Presidente, antes de colocar em votação o Substitutivo, sem prejuízo dos destaques, afirma, em declaração de voto, que o Relatório é pobre, impreciso, tem uma forma confusa e o texto é mal elaborado e de má técnica legislativa, motivos pelos quais irá votar contrariamente ao Substitutivo. Foram computados dez votos favoráveis e quatro contrários, concluindo-se pela sua aprovação, ressalvados os destaques dele requeridos. Em seguida, passou-se à votação em separado das partes destacadas do Substitutivo. Votação em separado das expressões "pessoal e familiar", constantes do artigo primeiro, conforme requerimento número quarenta e seis, do **ilegível** para encaminhar a votação, o autor. Sim, quatro; não, dez. As expressões foram rejeitadas; votação em separado do artigo segundo, conforme requerimento número quarenta e dois, do Constituinte Nilton Friedrich. Para encaminhar, o autor, Gerson Marcondes e Ricardo Izar. Sim – doze e não – dois. O dispositivo foi aprovado, votação em separado das expressões "em dinheiro ao preço de mercado, com imissão de posse imediata" e "salvo caso de desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante prévia e justa indenização em dinheiro, ao

preço de mercado, com imissão de posse imediata", constantes do artigo segundo, conforme requerimentos números dois e vinte e um dos Constituintes Manoel Castro e Myrian Portella. O Senhor Constituinte Manoel Castro abre mão do seu requerimento em favor da Constituinte Myrian Patena. Sim – onze. Não – três. As expressões foram aprovadas. Votação em separado das expressões "subordinado à sua função social" e "ou por interesse social", constantes do artigo segundo, conforme requerimento número trinta e nove, do Constituinte Ricardo Izar. Encaminhamento de votação pelo autor. Sim – dez e não – quatro.

As expressões foram aprovadas; votação em separado do artigo terceiro, conforme requerimentos números dezoito e vinte e dois, dos Constituintes Luís Roberto Ponte e Myrian Portella. Encaminharam a votação os Constituintes Luís Roberto Ponte, Ricardo Izar, Myrian Portella e José Ulisses de Oliveira. Sim – oito e não – cinco – o dispositivo foi aprovado; votação em separado das expressões "ou de financiamento", constantes no artigo terceiro, conforme requerimento número quarenta e um, de autoria do Constituinte Ricardo Izar. Sim – seis e não – oito. As expressões foram rejeitadas; votação em separado do artigo quinto, conforme requerimento número vinte e três, da Constituinte Myrian Portella. Para encaminhar, Myrian Portella e o Relator. Sim – onze e não – três. O dispositivo foi aprovado; votação em separado das expressões "bem como os direitos e obrigações dela decorrentes, em imóveis urbanos e públicos", constantes do artigo sexto, conforme requerimento número vinte e quatro da Constituinte Myrian Portella. Sim – onze e não – três. As expressões foram aprovadas. O Senhor Constituinte Luís Roberto Ponte retira o requerimento de sua autoria, de número quarenta e sete; votação em separado das expressões "de pequeno e médio porte", constantes do artigo sétimo, conforme requerimentos números quatro, vinte e cinco, trinta e seis, quarenta e cinco e cinquenta e oito, dos Constituintes Luiz Marques, Luís Roberto Ponte e Myrian Portella. Sim – um e não – treze. As expressões foram rejeitadas; votação em separado do artigo oitavo, conforme requerimento número vinte e seis, da Constituinte Myrian Portella. Para encaminhar, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e o Relator. Sim – dez e não – quatro. O artigo foi aprovado; votação em separado da expressão "nunca inferior a quarenta por cento" constante do artigo oitavo, conforme requerimento número quarenta, do Constituinte Luís Roberto Ponte. Sim – nove e não – cinco. O Constituinte Manoel Castro levanta questão de ordem sobre a necessidade de se colocar a expressão "bem como a implantação da infra-estrutura" no artigo oitavo. O Constituinte Luís Roberto Ponte requer do Presidente que se coloque em votação a questão de ordem do Constituinte Manoel Castro. Feita a votação, a inclusão é aprovada; votação em separado do artigo nono, conforme requerimentos números dezessete e dezoito dos Constituintes Luís Roberto Ponte e Luiz Marques. Sim – sete e não – seis. O artigo não obteve **quorum** para aprovação – rejeitado; votação dos artigos dez a quinze, conforme requere-

mentos números seis, sete, oito, nove, dez, onze, dezesseis, vinte e sete, vinte e oito, vinte e nove, trinta, trinta e um, trinta e dois, quarenta e quatro, quarenta e nove, cinquenta, cinquenta e um, cinquenta e dois, cinquenta e três, sessenta, sessenta e um, sessenta e dois, sessenta e três e sessenta e quatro, dos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e Nelton Friedrich. Encaminharam a votação, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte, Lael Varella, Gerson Marcondes, Nelton Friedrich e o Relator. Sim – nove e não – cinco. Os artigos foram aprovados: votação em separado do artigo dezoito, conforme requerimentos números doze, quinze, vinte, trinta e três e quarenta e três, dos Constituintes Manoel Castro, Luís Roberto Ponte, Luiz Marques, Myrian Portella e Nelton Friedrich. Sim – nove e não – cinco.

O artigo foi aprovado; votação em separado do artigo dezenove, item três, conforme requerimento número cinquenta e cinco do Constituinte Luís Roberto Ponte. Sim – nove, não – cinco; votação em separado do parágrafo único do artigo dezenove, conforme requerimento número trinta e quatro da Constituinte Myrian Portella. Encaminhou a votação o Constituinte Luís Roberto Ponte. Sim – oito e não – seis. O dispositivo foi aprovado; votação em separado do artigo vinte, conforme requerimento número treze do Constituinte Manoel Castro. Encaminharam a votação os Constituintes Manoel Castro, Luís Roberto Ponte e Assis Canuto. Sim – dez e não – quatro. O dispositivo foi aprovado. Em questão de ordem, o Relator solicita ao Presidente que, no item I do artigo vinte, sejam acrescidas as expressões "de grande porte" depois de "implantação de obras federais", excluindo: "de construção de estrada, aeroporto, porto, barragem, metrô, ferrovias, pavimentação e outros", e acrescentando "conforme", antes de "a lei determinar". O item ficaria assim redigido: "I – implantação de obras federais de grande porte, conforme a lei determinar"; o Senhor Presidente esclarece que se trata de emenda substitutiva e que o Plenário decidiu não se valer desse recurso. Os Constituintes Luís Roberto Ponte e Myrian Portella, em questão de ordem, solicitam nova deliberação do Plenário. A modificação foi aprovada. Votação em separado dos parágrafos segundo e terceiro do artigo vinte e cinco, conforme requerimentos números trinta e cinco, trinta e oito, cinquenta e seis e sessenta e cinco dos Constituintes Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e Manoel Castro. Para encaminhar a votação, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e o Relator. Sim – dez e não – quatro. Os dispositivos foram aprovados; votação em separado – das expressões "e mediante concessão e autorização", conforme requerimento número quatorze, do Constituinte Manoel Castro, constantes do artigo vinte e cinco. Para encaminhar, Manoel Castro e Gerson Marcondes. Sim – nove e não – cinco. As expressões foram aprovadas. O Constituinte Luís Roberto Ponte solicita seja incluído umas disposições gerais e transitórias. Colocada em votação, foi rejeitada a sugestão por três votos sim contra seis votos não. Às quatro horas e cinquenta minutos do dia vinte e quatro de maio, o Senhor Presidente encerra a Reunião, considerando aprovado

o Substitutivo com exclusão dos dispositivos rejeitados. Para constar, eu Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de assinada pelo Senhor Presidente, vai à publicação. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e quatro de maio de um mil novecentos e oitenta e sete. – **Constituinte Dirceu Carneiro.**

Anexo, transcrição das notas taquigráficas da reunião do dia 23 de maio de 1987, da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, realizada na Sala 5, da Comissão de Legislação Social, Ala Senador Alexandre Costa, Anexo II, Senado Federal, às 21 horas e 7 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo número regimental declarado abertos os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte para apresentação final do relatório, com a respectiva votação.

A Presidência recebeu Requerimento nº 1, de 87, do Constituinte Paulo Zarzur, de retirada de:

SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE

1ª Reunião Extraordinária

Às vinte e uma horas e cinco minutos do dia vinte e três de maio do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em Sala do Anexo II do Senado Federal, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, presentes os seguintes Senhores Constituintes: José Ulisses de Oliveira, Noel de Carvalho, Dirceu Carneiro, Gidel Dantas, Paulo Zarzur, Expedito Júnior, Assis Canuto, Gerson Marcondes, Sérgio Naya, Manoel Castro, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte, Lael Varella, Luiz Marques, Dalton Canabrava, Álvaro Antônio, Walmor de Luca, Lélio Sathler, Denisar Arneiro e Mauro Miranda. Havendo número, o Senhor Presidente abre a reunião, dispensa a leitura da Ata da reunião anterior e procede à leitura e votação do Requerimento nº 1, do Senhor Constituinte Paulo Zarzur, de retirada de emenda de sua autoria. Antes de passar a palavra ao Relator, para leitura do Parecer, o Senhor Presidente apresentou proposta de serem aceitos, além dos destaques para votação em separado de partes do Substitutivo, os requerimentos para votação em separado das emendas. Posta em votação, a proposta é aprovada simbolicamente. Procedida à leitura do Parecer pelo Senhor Relator, o Senhor Presidente anuncia que irá suspender a reunião, por uma hora, a fim de que os Senhores Constituintes possam redigir seus requerimentos. Os Senhores Constituintes Gerson Marcondes, Lélio Sather e Sérgio Naya levantaram questão de ordem sobre a decisão da Presidência de colocar em votação o Substitutivo com destaque para as emendas. O Senhor Presidente afirma já haver decisão do Plenário pela aceitação dos requerimentos, no que foi apoiado pelos Constituintes Manoel Castro e Myrian Portella. O Senhor Presidente suspende a reunião às vinte e duas horas

ilegível, pareceu-nos que a preocupação dos Senhores Constituintes se concentra na pressão por moradia nas grandes e médias cidades. Por isso, encontramos uma nova redação, atribuindo um mínimo de 40% dos recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança para atendimento às cidades de pequeno porte. Os demais 60% seriam aplicados, obrigatoriamente, no financiamento da habitação das cidades brasileiras de grande e médio porte. Assim, julgamos ter consolidado o assunto de maneira adequada.

O tratamento dado à questão das Regiões Metropolitanas, na forma original do anteprojeto, consistiu no aproveitamento virtualmente integral no texto do Anteprojeto Afonso Arinos. Conforme dissemos, inclusive, no Relatório apresentado, não pudemos encontrar texto que mais nos empolgasse, pela sua abrangência e objetividade. Entretanto, dezenas de emendas sugeriram efetivos aperfeiçoamentos para o assunto, de forma que mantivemos a estrutura original do anteprojeto, com o acolhimento total e parcial de uma série de emendas. Assim, aproveitamos integralmente as Emendas nºs 34, 39, 75, 139, 201, 213, 246, 256 e 276 e parcialmente as Emendas nºs 3, 35, 64, 65, 120, 188, 233 e 262.

Algumas emendas aditivas sobre a Questão Urbana, foram propostas, mas não mereceram qualquer tratamento, originalmente. Aproveitando-nos de uma delas, a de número 128, do Constituinte Simão Sessim, preservando riscos de acidentes com armamentos militares pesados nos centros e periferias urbanas. Este dispositivo passou a incorporar o art. 9º do Substitutivo.

A participação da comunidade na gestão de aspectos da cidade mereceu referência dos Constituintes Roberto Freire e do ilustre Presidente desta Subcomissão – Senador Dirceu Carneiro – através das Emendas nºs 72 e 319. Estas Emendas foram parcialmente adotadas em nosso Substitutivo em seu artigo 16.

Os artigos 18 e 19 foram reenumerados para 17 e 18, no Substitutivo, mantido integralmente, o primeiro, e aperfeiçoado o segundo, com o acréscimo da expressão "com as alterações promovidas até a data da promulgação desta Constituição".

Julgamos necessário alterar a proposição original para preservar a revisão do Plano Urbanístico de Brasília, recentemente promovida pelo autor, Professor Lúcio Costa. Além disso, parece-nos razoável que haja apenas as adaptações necessárias ao funcionamento de sua infra-estrutura e ao atendimento das expectativas de sua comunidade. Caso contrário, haverá a inchação da cidade, transformando-a em uma megalópole, com todos os problemas e desacertos das grandes cidades, descaracterizando-a como centro de decisões do País, conforme sua concepção original.

Várias proposições sugeriram a supressão desses dois artigos, mas foram por nós rejeitadas porque, além de entendermos que as cidades devem manter a sua identidade especial, como Brasília, por exemplo, com pequenas adaptações, também nos identificamos com os mesmos anseios da Subcomissão de Educação, Cultura e Esportes, que contemplou a matéria em seu anteprojeto.

O art. 20 do anteprojeto (art. 19 do Substitutivo) foi modificado com o acréscimo, no item II, da

expressão "na parte referente a crimes contra a vida e o patrimônio", quanto à competência da Polícia Federal, em relação às rodovias e ferrovias federais. As demais atribuições são da alçada da Polícia Rodoviária. Com isso, pretendemos evitar uma superposição de competência. Acrescentamos as alíneas f, g, h.

Foi acrescentado o item VII, reenumerando o seguinte, para estabelecer a integração de todas as modalidades de transporte à Administração Civil, no prazo de 4 anos, atendendo parcialmente às sugestões contidas nas Emendas nºs 282 e 286.

Ao item VII (atual item VIII), acrescentamos as alíneas f, g e h, atendendo, integralmente, às sugestões contidas nas Emendas de números 63, 84, 124, 137, 191, 195 e 278 e, em parte, as de números 73, 87, 121, 148, 192, 224, 242, 260 e 279.

A alínea "a" do item VII (atual item VIII) foi acrescida a expressão "salvo nos casos de aproveitamento de energia hidráulica de potência reduzida", para não tolher iniciativas necessárias na geração de energia elétrica de pequena magnitude.

Julgamos realmente importante deixar a cargo da União legislar sobre Regiões Metropolitanas, proteção ao meio ambiente e responsabilidade pelos danos causados a ele e ao patrimônio histórico e cultural. São assuntos da competência deste Órgão Técnico e que, pela sua relevância, devem ser regulados por legislação federal.

O parágrafo único do artigo 22 do Substitutivo, adicionado ao anteprojeto original, pretende garantir a competência supletiva dos Estados, Regiões Metropolitanas e Municípios, quanto às atribuições da União para legislar, conforme dispõe o item VIII do Substitutivo. Entendemos que a diretriz deve ficar a cargo da União, mas sem esquecer dos interesses das Unidades da Federação e das Regiões Metropolitanas sobre os assuntos atinentes às cidades e transportes.

O art. 21 estabelece a competência do Congresso Nacional para autorizar a implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, metrô, barragem, ferrovia e pavimentação, bem como efetuar concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias federais.

Sobre o tema foram apresentadas sete emendas das quais foram acatadas integralmente a de nº 8 e parcialmente a de nº 168.

Com a adoção dessas contribuições, fizemos constar novo dispositivo (art. 20 no Substitutivo)

A seguir, o art. 22 do Anteprojeto dispunha, apenas, sobre o uso privativo de embarcações nacionais na navegação de cabotagem, interior e pesqueira. Estabelecia, ainda, que os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, bem como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes seriam obrigatoriamente brasileiros.

A respeito da matéria, foram apresentadas oito Emendas. Decidimos apoiar, parcialmente, a de nº 70 e a de nº 288 e, integralmente, a de nº 3.

Todas estas sugestões acatadas passaram a fazer parte do novo texto, nos artigos 21, 22 e 23 do Substitutivo.

O anteprojeto, no seu artigo 23, trata de "transporte terrestre de pessoas e bens e de carga aérea, dentro do território nacional".

Sobre o tema foram apresentadas oito Emendas. O Constituinte Denisar Arneiro, através da Emenda nº 37, propôs a inclusão neste dispositivo da expressão "inclusive as atividades de agenciamento", sendo integralmente acatada.

A matéria, incorporada esta sugestão, é tratada no art. 24 do Substitutivo.

O artigo 24 do anteprojeto versa sobre transporte urbano de passageiros. A respeito da matéria foram apresentadas treze emendas.

Após acurado exame, decidimos acatar parcialmente as Emendas nº 266, 150, 62, 319, 14, 313, 314 e 315.

Incorporadas as sugestões contidas nessas emendas, adotamos nova redação, que está consubstanciada no artigo 25 do Substitutivo.

Pelo exposto, submetemos à apreciação dos ilustres membros desta Subcomissão, após cuidadoso exame das emendas apresentadas pelos Senhores Constituintes, um Substitutivo ao anteprojeto por nós elaborados, certos de que merecerá o indispensável apoio para ser incorporado ao novo texto constitucional e atender, desse modo, aos anseios da população brasileira quanto à questão urbana e transporte.

Sala da Comissão, 23 de maio de 1987. – Constituinte **José Ulisses de Oliveira**.

Anteprojeto da Subcomissão

Art. 1º. É garantido a todos, para si e para a sua família, o acesso a moradia digna, com infra-estrutura urbana adequada, que lhes preserve a segurança e a intimidade pessoal e familiar.

Art. 2º. É assegurado o direito de propriedade subordinado à sua função social, salvo caso de desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social, mediante prévia e justa indenização em dinheiro, ao preço de mercado, com imissão de posse imediata.

Art. 3º. Toda moradia adquirida através do usucapião ou de financiamento ou doação do poder público será considerada como bem de família e se destinará exclusivamente à moradia do adquirente e de sua família, ficando isenta da execução por dívidas, salvo as que provierem do impostos ou do financiamento relativos ao mesmo imóvel.

§ 1º. A moradia, nas condições do **caput** deste artigo, não poderá ter outro destino e nem ser alienada, salvo se para compra de outro imóvel, de maior valor econômico, em cujo caso segundo imóvel conservará os atributos de destinação, isenção de execução por dívidas e inalienabilidade, de que trata este artigo.

§ 2º. O registro da escritura de compra e venda do imóvel original somente será feita com anexação da escritura de compra e venda do segundo imóvel adquirido, devidamente registrado no cartório competente.

§ 3º. A isenção de execução por dívida, a destinação e a inalienabilidade, durarão enquanto verem os cônjuges e até que os respectivos filho atinjam a maioridade.

Art. 4º. Aquele que, não sendo proprietário do imóvel urbano ou rural, possuir como seu, **ilegível**

cinco anos ininterruptos, de boa-fé, sem oposição e com justo título, imóvel urbano de até duzentos e cinquenta metros quadrados de área, adquirir-lhe-á o domínio, podendo requerer ao juiz que assim o declare por sentença, a qual lhe servirá de título para a matrícula no registro de imóveis.

§ 1º Somente terá direito ao domínio de que trata o **caput** deste artigo o possuidor que tiver construído moradia própria para sua família, ainda que precária a edificação.

§ 2º O direito previsto neste artigo será reconhecido apenas uma vez, ao mesmo possuidor.

Art. 5º Bens públicos não serão adquiridos por usucapião.

Art. 6º Fica extinto o instituto da enfiteuse, bem como os direitos e obrigações dela decorrentes, em imóveis urbanos públicos e de pessoas físicas e jurídicas de direito privado, adquirindo o enfiteuta, sem ônus, pleno domínio da propriedade.

Art. 7º Lei Complementar definirá os percentuais mínimos dos orçamentos anuais e plurianuais da União, Estado, Distrito Federal, Territórios e Municípios de pequeno e médio porte, que serão consignados para a compra de terrenos urbanos e implantação de infra-estrutura urbana destinados à população de baixa renda nas cidades de pequeno e médio porte.

Art. 8º A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado a financiar a aquisição de terrenos e a construção e compra de moradias.

Parágrafo único. São exclusividades deste sistema a captação e a aplicação dos depósitos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança; a lei definirá um percentual, nunca inferior a quarenta por cento, para atendimento às cidades de pequeno porte.

Art. 9º Os campos de treinamento e instrução militar onde sejam utilizados armamentos e munições pesadas serão localizados num raio de dez quilômetros de distância dos centros urbanos.

Art. 10. Lei Complementar poderá estabelecer regiões metropolitanas, por agrupamento de municípios integrantes da mesma região do Estado, para a organização e a administração dos serviços públicos intermunicipais de peculiar interesse metropolitano, sempre que o atendimento destes serviços ultrapassar o território municipal e impuser o emprego de recursos comuns.

Art. 11. São considerados de interesse metropolitano, entre outros, os seguintes serviços:

- I – saneamento;
- II – ocupação e uso do solo metropolitano;
- III – transportes, sistema viário, eletrificação e limpeza urbana;
- IV – aproveitamento dos recursos hídricos;
- V – proteção do meio ambiente e controle da poluição;
- VI – educação, cultura e saúde pública;
- VII – lazer, desporto e turismo;
- VIII – segurança pública;
- IX – outros serviços considerados de interesse metropolitano por lei estadual.

Art. 12. A União, os Estados e os Municípios integrantes da Região Metropolitana e Aglomerados Urbanos consignarão, obrigatoriamente, em seus respectivos orçamentos, recursos financeiros compatíveis com o planejamento, a execução e a continuidade das funções públicas de interesse comum.

Art. 13. Lei Estadual disporá sobre a autonomia, a organização e a competência da Região Metropolitana, como entidade pública e territorial de governo metropolitano, podendo atribuir-lhe:

I – delegação para promover a arrecadação de taxas, contribuição de melhoria, tarifas e preços, com fundamento na prestação de serviços públicos de interesse metropolitano;

II – competência para expedir normas em matéria de interesse da região.

§ 1º Cada Região Metropolitana criará o seu Conselho Metropolitano, composto por todos os prefeitos integrantes da Região, e expedirá seu próprio Estatuto, que será aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado, respeitadas a Constituição e a legislação aplicável.

§ 2º Poderão participar do Conselho Metropolitano representantes do Estado e da União, na forma estabelecida no estatuto Metropolitano assegurada a maioria absoluta de prefeitos.

Art. 14. A União, os Estados, os Municípios e as Regiões Metropolitanas estabelecerão mecanismos de cooperação de recursos e de atividades para assegurar a realização dos serviços metropolitanos.

Art. 15. Pertence à Região Metropolitana o produto da arrecadação do imposto de transmissão intervivos referente aos imóveis nela localizados.

Art. 16. As populações locais, através da manifestação de pelo menos 5% (cinco por cento) de seu eleitorado, poderão ter a iniciativa de projetos de lei de interesse específico do bairro, da cidade ou da região a que pertençam, conforme se disporá em Lei Complementar.

Art. 17. Será preservada a memória urbana conforme dispuser a lei.

Art. 18. O Plano Piloto de Brasília será preservado de acordo com a sua concepção original, com as alterações promovidas até a data da promulgação desta Constituição.

Art. 19. Compete à União:

I – estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema Nacional de Transportes e Viação;

II – executar os serviços de polícia marítima, aérea e de fronteira, através da Polícia Federal, e, por este mesmo órgão, nas rodovias e ferrovias federais, na parte referente a crimes contra a vida e o patrimônio;

III – dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual;

IV – explorar, diretamente, ou mediante concessão, permissão ou licença:

a) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites do Estado ou do Território;

b) a navegação aérea, aeroespacial e a utilização da infra-estrutura aeroportuária;

V – instituir imposto sobre transporte de qualquer natureza;

VI – manter o Correio Aéreo Nacional;

VII – integrar à Administração Civil, de forma progressiva, no prazo máximo de quatro anos, e conforme dispuser a lei, todas as modalidades de transporte.

VIII – legislar sobre:

a) concessão ou autorização para derivação em cursos d'água, mediante projetos prévios de múltiplo aproveitamento integrado que preserve o equilíbrio ambiental, salvo em casos de aprovei-

tamento de energia hidráulica de potência reduzida;

b) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre;

c) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

d) direito marítimo e aeronáutico;

e) direito urbanístico, diretrizes e bases de ocupação e uso do solo e desenvolvimento urbano e regional;

f) regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, microrregiões e regiões de desenvolvimento econômico;

g) proteção ao meio ambiente e controle da poluição;

h) responsabilidade por danos ao meio ambiente natural e urbano e aos bens e direitos de valor artístico, histórico, arquitetônico, urbanístico, turístico e paisagístico.

Parágrafo único. A competência da União não exclui a dos Estados, Regiões Metropolitanas e Municípios para legislar supletivamente sobre a matéria constante do item VIII.

Art. 20. Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

I – implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, barragem, metrô, ferrovia e pavimentação e outros que a lei determinar.

II – concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias e ferrovias federais, vedado o monopólio.

Art. 21 São privativas de embarcações de registro brasileiro as empregadas no transporte aquaviário, com fins comerciais, de bens e pessoas, de um para outro ponto do território nacional ou sob jurisdição nacional: nas atividades de engenharia, científicas, de pesquisa, de exploração de recursos naturais e de apoio marítimo em águas sob jurisdição nacional; no apoio ao transporte aquaviário, nos portos, terminais, atracadouros e fundeadouros sob jurisdição nacional.

Parágrafo único. Em caso de necessidade pública ou interesse científico, o Poder Executivo poderá autorizar, por tempo determinado, o uso de embarcações estrangeiras.

Art. 22. A navegação de cabotagem, interior e pesqueira, é privativa de embarcações nacionais, salvo caso de necessidade pública.

Parágrafo único. Os proprietários, armadores e comandantes de embarcações nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos.

Art. 23. A ordenação do transporte marítimo internacional, respeitadas as disposições de acordos bilaterais firmados pela União, observará a predominância dos armadores nacionais do Brasil e do país exportador ou importador, em partes iguais, nos acordos de rateio de frete ou cargas, observado o princípio da reciprocidade.

Art. 24. Os serviços de transporte terrestre de pessoas e de bens e de cargas aéreas, dentro do território nacional, inclusive as atividades de agenciamento, somente serão explorados pelo poder público, por brasileiros, ou por empresas em que o capital com direito a voto sejam majoritariamente nacional, segundo se dispuser em lei.

Art. 25 O acesso ao sistema de transporte público de passageiros, caracterizado como serviço essencial nas áreas urbanas, é um direito do

cidadão, cabendo ao poder público, além do planejamento e do gerenciamento, a operação do sistema, diretamente ou mediante concessão, autorização, permissão ou contrato.

§ 1º Ao poder público caberá a responsabilidade pela oferta e qualidade dos serviços, assegurando:

a) a compatibilização do transporte com o zoneamento e o uso do solo;

b) a integração física e operacional e tarifária das diversas modalidades;

c) a participação do usuário, através da democratização da gestão desses serviços.

§ 2º São desobrigados do pagamento da tarifa de transporte coletivo de passageiros urbanos os cidadãos brasileiros com idade superior a sessenta e cinco anos.

§ 3º A lei definirá mecanismos para a implantação imediata do Sistema Nacional do Vale Transporte, com aplicação obrigatória em todo território nacional.

Sala da Comissão, 23 de maio de 1987. – Constituinte **José Ulisses de Oliveira**.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Gerson Marcondes, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, eu gostaria de cumprimentar o nobre Relator pelo substitutivo apresentado nesta Subcomissão, onde procuramos um consenso para chegarmos, finalmente, à votação daquele Relatório que será o Relatório da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Inicialmente, foi apresentado pelo Sr. Relator o relatório, que seria o relatório principal e que foi discutido por todos os membros desta Subcomissão. Também houve a apresentação de um outro anteprojeto, apresentado pelo Sr. Presidente, e este Constituinte optou, até por questão pessoal, pela escolha do segundo Relatório. Nessa mesma oportunidade houve a apresentação de um projeto substitutivo, oficiosamente, a nível de bancada, mas em reunião entre os Constituintes efetivos e suplentes desta Subcomissão. Nesse projeto substitutivo, de autoria do Sr. Relator, oficiosamente foi aberta a possibilidade para que todos nós, membros efetivos e suplentes, fizéssemos, em comum acordo, um projeto substitutivo que seria levado ao consenso e à votação, para que não houvesse polêmica, para que não houvesse a possibilidade de não cumprirmos o Regimento. Então, de forma democrática, numa atitude séria, transparente, do Sr. Relator, isso foi feito. Todos nós estamos aqui, hoje, para votarmos o relatório ou projeto substitutivo, na forma regimental. Por isso é que peço, Sr. Presidente, para que seja colocado em votação na forma original apresentada, ou seja, seja votado o projeto substitutivo na forma apresentada pelo Sr. Relator, de acordo com o Regimento desta Assembléia Nacional Constituinte.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Respondo à questão de ordem.

O substitutivo apresentado será votado em bloco, num corpo único, respeitados os destaques requeridos pelos membros desta Subcomissão.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Gostaria de lembrar ao querido Presidente que o Regimento prevê a votação na forma original. Ou votamos o substitutivo na forma em que foi apresentado, ou então o rejeitamos e fazemos tudo isso de acordo com o relatório inicial apresentado pelo Sr. Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Volto a esclarecer a questão de ordem levantada pelo Constituinte Gerson Marcondes.

É um direito de todos os Constituintes requererem destaques ou emendas, como havíamos definido na primeira parte desta reunião. De modo que a Presidência propôs, e foi aprovado, que suspenderíamos a reunião por um certo tempo para que cada Constituinte que quisesse oferecer destaque ou emendas o fizesse, porque deve ser feito por escrito à secretaria para ser processado e vir à Mesa. Os requerimentos são deferidos, ou indeferidos, pelo Presidente. Uma vez superada esta etapa, partiríamos para a votação do substitutivo em discussão. Assim, feito será ele votado em bloco, aprovado ou rejeitado.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Parece-me, Sr. Presidente, que há uma pequena confusão quanto à votação inicial. Proporia, Sr. Presidente, que façamos a votação inicial de duas maneiras: ou votamos na forma original, ou votamos o substitutivo como foi apresentado, ou votamos na forma contrária ao estabelecido no Regimento Interno.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não existe confusão. Esclareço: não havendo requerimento de preferência de outro substitutivo, o substitutivo do Relator, será votado **in totum**, resguardados os destaques requeridos e deferidos pelo Presidente.

O SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA: – Sr. Presidente, quer dizer que não foi bem entendido quando V.Exa. colocou em votação esse assunto a que V.Exa. se refere. V.Exa. está se baseando na votação feita no princípio da reunião...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Esse é o procedimento regimental! Sem novidades.

O SR. CONSTITUINTE LAEL VARELLA: – Só se houver o...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não! Isso é o Regimento...

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, V. Ex.^a não foi claro quando colocou em votação, tanto assim que este Constituinte, como os demais – acredito – não entenderam a forma colocada. Tanto é verdade que não houve manifestação dos Srs. Constituintes presentes. Por isso é que reitero o pedido feito, preliminarmente, de votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há o que votar. Não existe matéria para ser votada. A única coisa adicionada ao Regimento foi o direito de os Constituintes, não apenas proporem destaques para a supressão, mas destaques para modificação. Esta é a única inovação. Portanto, ainda não estamos em momento de decidir, se é que seja levada em questão, mesmo sendo matéria já superada...

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Não é regimental, Sr. Presidente. Gostaria que nos ativéssemos ao estabelecido no Regimento desta Assembléia Nacional Constituinte.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É o que vai ser.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Sr. Presidente, para um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Constituinte Lézio Sathler.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Sr. Presidente, qual o artigo do Regimento que permite, sejam apresentadas emendas ao substitutivo?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência se alicerçou no precedente criado por todas as demais Subcomissões e propôs como preliminar na abertura dessa reunião.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Eu protesto, Sr. Presidente!

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, eu peço a palavra para levantar uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu sugiro que o protesto seja levantado no momento oportuno.

Concedo a palavra à Sr.^a Constituinte Myrian Portella, para uma questão de ordem.

A SRA. MYRIAN PORTELLA: – No início da reunião, o Presidente colocou que poderíamos fazer uma votação preferencial ou do substitutivo, ou da emenda. Eu gostaria que fosse colocada em votação essa preposição do Sr. Presidente. Esta é uma questão de ordem que eu levanto: ou o anteprojeto com a possibilidade de o emendarmos, ou a emenda supressiva, ou então votar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Esclareço a questão de ordem levantada pela Constituinte Myrian Portella.

Nós temos o substitutivo proposto pelo Relator.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Que nos é dado emendar, a partir da decisão de V. Ex.^a que já foi acatada pelo Plenário.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim. E a segunda hipótese é um outro substitutivo que é da nossa autoria, que também tem essa possibilidade. Em segunda etapa, caso seja rejeitado este substitutivo, nós trabalharemos em cima do anteprojeto inicial que poderá ser emendado, substituído ou destacado.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Sérgio Naya para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, o que nós não entendemos, desde o princípio dessas reuniões, em grupos fechados não foi isto. O Relator fez um substitutivo baseado em quase tudo, não foi tudo, em comum acordo não por votação, mas por um consenso que existiu nas reuniões anteriores.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaria de esclarecimento sobre a proposta, porque não entendi qual é a finalidade da sua intervenção.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – As reuniões que tivemos nestes últimos três dias, com toda humildade do Sr. Relator, foi proposto que aquilo que passava através de bom-senso estaria aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós vamos cumprir as formalidades, e a aprovação, depende dos Constituintes.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – O que já foi aprovado num consenso vai voltar à discussão?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Até agora não houve nenhuma manifestação formal de aprovação ou rejeição de qualquer matéria relativa ao substitutivo apresentado pelo Relator.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – O substitutivo não vai ser aprovado?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – As reuniões informais que fizemos foi para elaboração do substitutivo, portanto não tem nada a ver com decisão.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte José Ulisses de Oliveira para uma questão de ordem.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Segundo o art. 74, do Regimento, § 3º "Da decisão da Presidência, em questão de ordem, caberá recurso, sem efeito suspensivo ao Plenário, ouvida a Comissão"... Então, eu peço recurso ao Plenário, da decisão do Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Qual decisão?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A decisão de não colocar em votação o meu substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não existe essa proposta.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O colega Gerson Marcondes fez a proposta, Sr. Presidente.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – O que foi colocado, Sr. Presidente, foi para que nós cumpramos o Regimento Interno, ou seja, vamos votar o substitutivo na forma apresentada, ou rejeitamos ou aprovamos. Rejeitado, nós vamos emendar ou não o projeto originário, na forma regimental.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há dúvida sobre essa questão, portanto não vejo qual é o recurso do Relator e solicito que o faça, novamente, para que seja inteligível.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu faço recurso para uma decisão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Qual decisão?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O meu recurso é para colocar em primeiro lugar,

a votação do meu substitutivo. Se não aprovado, eu peço ao Plenário para votarmos os destaques. Eu gostaria que o Sr. Presidente submetesse ao Plenário a decisão se aprova o meu anteprojeto, tal como foi elaborado. Caso contrário, se não obtiver maioria, eu solicito ao Sr. Presidente que coloque em votação para eles votarem em destaque, artigo por artigo. Segundo o Regimento, no projeto original se eu obtiver a metade mais um, dos membros, estará aprovado **in totum** o meu substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há como responder à questão de ordem feita pelo Sr. Relator, pelo que não há nenhuma decisão diferente da sua proposição.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Eu peço, Sr. Presidente que declare abertos os trabalhos de votação, na forma regimental, para que votemos o projeto substitutivo, na forma apresentada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de aditar que o Sr. Presidente esclarecesse aos Srs. membros desta Subcomissão que, se na votação do meu substitutivo, ele obtiver maioria, a metade mais um, ele estará aprovado e estará encerrada a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu quero comunicar que existe o direito do destaque.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Mas se a maioria aprovar eu gostaria que o Senhor me fundamentasse onde cabe o destaque?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Isso é um procedimento regimental normal...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria que o Sr. Presidente nos dissesse em qual artigo do Regimento está...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Será esclarecido imediatamente o número do artigo, porque o texto é do domínio de todos os Constituintes. Em toda votação de um relatório tem-se o direito de destaque e, portanto, eu quero conceder, inclusive, um tempo, que eu proponho que seja de uma hora, para que os Srs. Constituintes examinem o texto e ofereçam os destaques que acharem convenientes, isso é assegurado pelo Regimento.

Art. 63. Admite-se requerimento de destaque, para votação em separado, de partes de projeto ou substitutivo e de emendas de grupos a que pertencer, devendo o requerimento ser apresentado, por escrito, até o início da sessão em que se der o processo de votação respectivo.

Eu suspendo a reunião, por uma hora, para atender esse direito dos Srs. Constituintes, porque nós abrimos a reunião com a leitura do relatório, não tínhamos o conhecimento prévio, porque não foi editado nenhum avulso. Nós tomamos conhecimento na abertura da reunião.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de apresentar um outro recurso ao Sr. Presidente. Como este substitutivo foi elaborado por todos os membros desta Subcomissão, com quase todos os seus suplentes, portanto é do conhecimento geral, foram eles próprios que o elaboraram, então que se promova a votação de imediato.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – O companheiro Constituinte, Relator, está colocando um segundo recurso. Eu já fiz uma questão de ordem, que não foi respondida ainda, Sr. Presidente. O Relator está colocando como segundo recurso, quando não houve o primeiro recurso, não houve julgamento de nenhum recurso aqui, não houve, portanto votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu gostaria de indagar sobre a questão de ordem que não foi respondida.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Foi justamente, Sr. Presidente, qual o artigo, qual o amparo regimental para recursos, se cabe pedido de destaque para o substitutivo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Isso é um procedimento elementar, e a indagação que faz o Constituinte Lézio está no art. 63 do Regimento Interno.

Concedo a palavra ao nobre Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Eu peço a atenção do Sr. Relator para este assunto. Eu gostaria de contraditar a argumentação do eminente Relator desta Subcomissão, porque, efetivamente, nós nos reunimos e fui um dos primeiros a defender abertamente, a apelar individualmente ao Sr. Relator, para que pudéssemos debater e tentar um consenso sobre o relatório. Mas discordo veementemente porque o relatório apresentado como substitutivo não incorporou as sugestões, de acordo com a nossa aprovação.

No caso da Região Metropolitana, o eminente Relator foi voto vencido, então, no caso específico não posso concordar que o relatório seja aprovado em bloco. Citando apenas um exemplo, existem dessa forma, insisto em que sejam assegurados, de acordo com os termos regimentais, os pedidos de destaque e que a reunião seja suspensa efetivamente, para que possamos pedir esses destaques.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há a menor dúvida quanto a isso. Isso é uma garantia do Constituinte.

Mais uma questão de ordem?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu queria também me manifestar. Desde o primeiro momento achei que não iríamos chegar a um consenso; pensávamos que tínhamos chegado, mas esse anteprojeto substitutivo não consubstancia, em momento algum, aquilo que foi conversado, aquilo que foi debatido e aquilo que foi objeto, muitas vezes, de votação, de modo que me recuso a votar sem que me seja dado fazer os pedidos de destaque.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está suspensa a reunião, por uma hora, para que os Constituintes possam estudar o texto e trazer os destaques.

(A reunião é suspensa às 22 horas e 10 minutos e reaberta às 23 horas e 30 minutos.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está reaberta a reunião.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Persan Marcondes para questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, a reunião foi interrompida porque V. Ex^a entendeu e, por que não dizer, colocou em votação de uma forma não clara a respeito dos destaques e das emendas no projeto substitutivo, de autoria do Sr. Relator.

Eu entendo, Sr. Presidente, que nós devemos colocar a todos os companheiros Constituintes desta Subcomissão, aos titulares e aos suplentes aqui presentes, para que votemos no projeto substitutivo do Sr. Relator, com a redação apresentada, sem emendas, na forma regimental.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu quero esclarecer a questão de ordem levantada, e começar dizendo que não foi pelo motivo exposto pelo Constituinte Gerson Marcondes que foi suspensa a reunião, e, sim, porque é o tempo mínimo necessário para que se façam os destaques; inclusive, fui generoso no encurtamento do tempo, porque qualquer Constituinte pode requerer duas horas e tem esse direito. De modo que entendi que uma hora era o suficiente – foi preciso praticamente uma hora e meia – de forma que estava razoavelmente dentro da intuição.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – A minha colocação, Sr. Presidente, decorre de ter havido uma votação e nela, me parece que, pelo silêncio dos Srs. Constituintes, houve uma deliberação da Presidência no sentido de se emendar o projeto substitutivo. Entendemos, Sr. Presidente, que isso não é previsto no Regimento da Assembléia Nacional Constituinte, daí a nossa proposta para votarmos o projeto substitutivo, com a redação apresentada na forma regimental.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sobre a questão de ordem, quero esclarecer que do Presidente, foi do Plenário, de modo que posso submeter, por uma liberalidade, novamente à decisão, se assim for requerido.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, antes da votação, gostaria, também, de uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Questão de ordem com o Sr. Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Contraditando a questão de ordem apresentada, se formos ficar em estrita observância do que dispõe o Regimento – e, se for o caso, também proponho que seja colocada em votação no Plenário a estrita observância do Regimento – o Sr. Relator não poderia apresentar um substitutivo, apresentaria um parecer sobre as emendas, e não um substitutivo. Se é nessa base, também vou exigir isso.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Esclarecendo as questões levantadas, coloco a seguinte questão: se apreciarmos o relatório proposto como substitutivo pelo rigor do Regimento, só cabe emenda supressiva, destaque para emenda supressiva. Como fui informado por Constituintes desta Subcomissão que outras Subcomissões haviam adotado, além do destaque supres-

sivo, também o destaque modificativo, propus a este Plenário que, tendo em consideração o que havíamos utilizado durante o tempo todo, que é o Regimento Interno, não atrapalhando os trabalhos, e sim favorecendo no aperfeiçoamento da nossa proposta, submeti ao Plenário essa decisão: se o Plenário aceitava, também, nesta subcomissão, além dos destaques para emenda supressiva, os destaques para emenda modificativa, e o Plenário aprovou.

O SR. CONSTITUINTE DÁLTON CANABRAVA: – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Dáilton Canabrava.

O SR. CONSTITUINTE DÁLTON CANABRAVA: – Sr. Presidente, eu vim de uma reunião de ontem, na Comissão do Executivo, que acabou nesta manhã, e o procedimento lá, onde tínhamos a presença da assessoria do Dr. Paulo Afonso, foi a preferência dada pela Presidência para ser apreciado, de início, o parecer, o substitutivo do Relator, sem prejuízo das emendas. Aprovado o relatório, sem prejuízo das emendas, cada emenda destacada foi examinada, votada, aprovada ou não.

As aprovadas incorporaram-se ao relatório; as não aprovadas se perderam.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Também modificativas ou apenas supressivas?

O SR. CONSTITUINTE DÁLTON CANABRAVA: – Todas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É o precedente que invoquei.

O SR. CONSTITUINTE DÁLTON CANABRAVA: – Se uma emenda é aprovada, todas as outras correlatas estão, também, aprovadas. Se negada, todas as correlatas também estão negadas, quer dizer, pode haver uma diminuição do trabalho – uma emenda sendo negada, todas correlatas também o são – podem ser postas em votação conjuntamente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Inteiramente procedente a observação do Constituinte Dáilton Canabrava.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Sr. Presidente, uma questão de ordem, para uma informação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Lézio Sathler.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Gostaria de saber se a Mesa já tem conhecimento de que foi tomada nas outras subcomissões, com relação a uma resolução do Presidente da Constituinte, Deputado Ulysses Guimarães, que versa sobre a preferência de apresentação de substitutivo por parte do Relator, uma decisão que foi dada ao conhecimento das Mesas diretoras das subcomissões, com relação à matéria.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Essa preferência regimental é absolutamente normal.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Não é prevista no Regimento da Constituinte; era prevista no Regimento da Câmara e, portanto, uma consulta feita ao Presidente da Constituinte levou S. Ex^a a baixar uma resolução nesse sentido, que, segundo informações, foi encaminhada aos Presidentes das subcomissões.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Perfeito. Não precisaria, na minha interpretação, o Presidente da Assembléia Nacional Constituinte baixá-la, porque cada vez que achamos uma parte omissa no Regimento suplementamo-nos no regimento do Senado ou da Câmara, de modo que isso fica superado de duas formas.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Mas a Mesa recebeu essa resolução do Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sim.

O SR. CONSTITUINTE ADHEMAR DE BARROS FILHO: – Sr. Presidente, queria pedir a palavra para um esclarecimento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Adhemar de Barros Filho.

O SR. CONSTITUINTE ADHEMAR DE BARROS FILHO: – Não sou membro desta subcomissão, mas, como vice-Líder do PDT percorri, já, diversas subcomissões e notei, em todas elas, que os relatores apresentavam os seus trabalhos em etapas.

O primeiro como matéria de estudo e de debate, para ser submetido ao crivo dos companheiros, membros de cada subcomissão; em seguida, nascia o parecer do Relator – é exatamente o que encontro no documento que acabo de ler do ilustre Constituinte José Ulisses de Oliveira. Nele já estão contidas diversas emendas acolhidas.

É evidente que, nessa altura, nasce o anteprojeto da subcomissão. Esse é o documento básico que esta subcomissão deve submeter a voto, como um documento completo e acabado, com a ressalva dos destaques das emendas remanescentes.

Então, acho que V. Ex^a com os esclarecimentos que já foram adotados aqui, está absolutamente no caminho certo, quer dizer, a ordenação que observei nas demais subcomissões mostra que a subcomissão, ao chegar neste ponto, deve votar em separado o anteprojeto da subcomissão, como um documento fechado, inteiro, e, depois, votar as ressalvas das emendas destacadas. Desta forma, completa-se o trabalho, senão V. Ex^a não chega, na segunda-feira, a apresentar o relatório final ao Presidente Ulysses Guimarães.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Isso vem corroborar a nossa tese.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Na interpretação do Presidente é inteiramente correta a apreciação do Constituinte Adhemar de Barros Filho.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, eu vejo a coisa, pelo pronunciamento dos Srs. Constituintes, de uma forma muito simples. Eu acho que tudo isto se esgota se trouxermos aqui, no plenário, para que se decida a votação: sem emenda modificativa ou com emenda modificativa.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero, então, propor ao Plenário se deseja revisar a decisão que tomou no início desta reunião.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Peço aos companheiros que tenham calma, que tudo

vai ser resolvido, assegurando o direito de cada um decidir e não decidir dormindo.

Com a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Eu gostaria de ler o artigo 17, que trata exatamente da votação na Subcomissão:

"O Relator, na Subcomissão com ou sem discussão preliminar, elaborará seu trabalho com base nos subsídios encaminhados nos termos estabelecidos neste Regimento, devendo, no prazo de 30 dias, apresentar relatório fundamentado com anteprojeto da matéria.

§ 1º O anteprojeto será distribuído em avulso aos demais membros da Subcomissão para, no prazo dos 5 dias seguintes, destinados à sua discussão, receber emendas.

§ 2º Encerrada a discussão, o Relator terá 72 horas para emitir parecer sobre as emendas, sendo estas e o anteprojeto submetidos à votação."

De forma que o anteprojeto veda qualquer proibição de que as emendas possam ser votadas hoje, textualmente: "...sendo estas (as emendas) e o anteprojeto submetidos à votação."

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para decidir sobre a questão de ordem levantada pelo Constituinte Luís Roberto Ponte, se assim entendi, resguarda o direito do Plenário sobre as emendas apresentadas?

A interpretação da Presidência é a seguinte. Uma vez que o Relator apreciou todas as emendas, acolheu ou rejeitou, e optou por um substitutivo, todas as emendas, uma vez aprovado o substitutivo, perdem o seu significado e a sua existência legal, a não ser como arquivo da Assembléia Nacional Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE DÁLTON CANABRAVA: – Sr. Presidente, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Dáilton Canabrava.

O SR. CONSTITUINTE (não identificado): – Eu solicitaria a V. Ex.^a colocar de imediato em votação o parecer do Relator, porque senão nós estamos conversando muita coisa que vai ser discutida na frente. Vamos queimar uma etapa. Primeiro aprovar ou negar o parecer do Relator. Se for aprovado, então levar à votação as emendas destacadas, porque senão nós ficamos toda vida sem dar continuação a nosso trabalho.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte Ricardo Izar.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – É apenas para sugerir, eu não sou desta subcomissão, sou da Subcomissão de Defesa do Estado e da Sociedade, e lá nós tivemos o mesmo problema, e ficou decidido que deveríamos colocar o projeto do Relator em votação, sem prejuízo dos destaques, e todos que quiserem apresentar destaques, inclusive repetindo as suas emendas posteriores, poderão fazê-lo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É o que o Regimento prevê e é o que a Presidência fará.

Houve requerimento do Constituinte Gerson Marcondes para nós submetermos à votação a revisão da decisão anterior tomada. Quero procurar esclarecer, detalhadamente, para que todos os Constituintes saibam exatamente o que estão votando.

Alicerçado no precedente, inclusive lembrado pelo Constituinte Dáilton Canabrava, propus que nós também aqui adotássemos, além da emenda supressiva, que é regimental, também a emenda modificativa, ou que acrescentasse textos, requerida em destaque. O Plenário pronunciou-se aprovando, e agora, por requerimento do Constituinte Gerson Marcondes, membro titular desta subcomissão, quero submeter novamente à decisão do Plenário, e quero colocar antes o seguinte: fiz essa proposta porque achava que esse instituto, deliberado por nós, portanto válido, uma vez deliberado por nós, ele iria oferecer condições de aperfeiçoamento do trabalho do Relator, e até iria oferecer melhores condições de aprovar o relatório, porque limitando ao cumprimento estrito do Regimento nenhum Constituinte desta subcomissão poderá emendar de forma modificativa, a não ser supressivamente. De modo que limita bastante a participação do Constituinte. Isso é que eu coloquei em votação. De forma que então eu coloco novamente, depois de fazer todas essas considerações para que todos tenham bem claro a decisão que vão tomar.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. CONSTITUINTE EXPEDITO JÚNIOR: – Sr. Presidente, veja bem nós agora ficamos numa questão difícil, talvez até colocada pelo Presidente e pelo Relator. Veja bem, o Relator, quando apresentou sua proposta, seu projeto, eu fui contra, fui a favor do emendação de V. Ex.^a V. Ex.^a procurou amenizar isso, convocando-nos, os Constituintes, para uma reunião onde passamos dois dias reunidos. Agora, fico numa situação difícil, porque eu tinha uma proposta minha que não estava sendo aceita, e tinha a proposta de outro companheiro que também não estava sendo aceita. Quer dizer, tanto eu quanto esse outro companheiro iniciamos a conversação para ver se conseguíamos colocar na constituição a sua proposta. Porque cada um aqui tem compromisso com as suas bases, cada um aqui tem uma responsabilidade com a Nação. Então, veja bem, nós ficamos agora numa situação difícil, porque eu disse, há alguns dias atrás, que jamais gostaria que alguém representasse como vaca de presépio, só para enfeitar. E foi o que nós fizemos aqui durante dois dias, que acredito foi até desgastantes. Fico numa situação difícil, agora, pois aqui há um confronto direto, que eu não estava entendendo e que passei a entender somente agora V. Ex.^a mesmo participou aqui, neste substitutivo, apresentando as propostas e encaminhando junto as que o Presidente não acatava, encaminhando junto com os nobres companheiros aqui representando esta Subcomissão de tanta importância para chegarmos a um consenso e apresentarmos essa proposta.

Agora, eu pergunto a V. Ex.^a: o que fizemos nesses dois dias aqui nesta Casa?

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Sr. Presidente, peça a palavra para contraditar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Lézio Sathler, para contraditar.

O SR. CONSTITUINTE LÉZIO SATHLER: – Confesso aos Srs. Constituintes e ao Sr. Presidente que não me encontro em situação difícil, mesmo na condição de suplente desta Subcomissão, e se for o caso no momento em que, pelo número de Constituinte, eu tiver que votar, não terei dificuldade, porque não interpreto, na condição de convocação para reunião informal e discussão qualquer compromisso, ou isso me subtrai a condição de argüir, de questionar ou de que o suposto consenso encontrado nas reuniões informais, que foram feitas, venha subtrair de uma decisão aqui de público e de uma reunião formal. Acho que acima de tudo isso existe um compromisso, acima de tudo isso existe uma responsabilidade, e a grandeza, a dimensão, a amplitude dessa responsabilidade faz com que cada um de nós, Constituintes aqui presentes, que representamos os anseios da Nação brasileira, tenha a liberdade de expressar e também de discordar de pontos de vista aqui levantados.

Por isso, Sr. Presidente, reitero a nossa questão de ordem já levantada desde o início para que seja colocado para apreciação dos Constituintes a votação do anteprojeto apresentado, ressalvados os pedidos de destaque.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, quero repetir uma questão de ordem, que acho importante, para esclarecer porque estão aqui presentes, além dos Constituintes suplentes, outros Constituintes que não assistiram à reunião. Pode parecer a todos que nós estamos aqui num conflito, inclusive, de palavra empenhada. Não é bem isso. A tentativa que nós fizemos nesses dois dias, antes de mais nada, é um compromisso que todos nós temos de elaborar a melhor Constituição possível para este País. Então nós não fizemos nem acordo nem cambalacho. Trabalhamos sério e dedicadamente. Agora, o que aconteceu de fato e quando nós, os membros desta Subcomissão, titulares e suplentes, acordamos que iríamos fazer a tentativa de acordo, isso partiu, inclusive, de uma intervenção minha, de uma questão que levantei no plenário na qual eu elogiava, aplaudia e testemunhava o empenho do Relator na fase de elaboração do relatório em incorporar todas as emendas. Aplaudi e busquei, inclusive, através de uma articulação normal, legítima, que alguns companheiros que queiram vir para o plenário para uma discussão aberta e uma discussão de votação do Plenário, que nós tentássemos oferecer essa discussão aberta para todos os Constituintes, para todo o público presente, já trazendo as discussões internas da Comissão, caro colega Expedito. O que aconteceu, de fato, e está justificando toda a minha posição e todo o meu protesto, é que lamentavelmente os aplausos que dei ao Relator pelo seu comportamento, até à noite de hoje, e os mantenho em relação a fatos anteriores, lamentavelmente, hoje, o Sr. Relator não continua a merecê-las neste instante, porque acho que o substi-

tutivo trazido por S. Ex.^a aqui, nele S. Ex.^a se comportou inadequadamente, porque não honrou os compromissos assumidos conosco. Eu levantei a questão sobre Regiões Metropolitanas, o companheiro Luís Roberto Ponte, sentado ao meu lado, levantou uma questão sobre o Sistema Financeiro de Habitação e outras, foi votado por maioria absoluta, contra o voto do Sr. Relator. Como nós concordamos em pontos que eu estava contra, mas que admiti, por consenso, que prevalecesse a opinião do Sr. Relator, no entanto, a recíproca não foi verdadeira. Estou assistindo aqui uma tendência muito clara de se colocar em votação, de se aproveitar o rolo compressor de uma maioria em defesa de um relatório que não expressa o comportamento dos membros desta Subcomissão.

Quero usar desta questão de ordem inclusive para defender a tese de que se nós não permitirmos, se esta Comissão rejeitar a possibilidade de uma emenda substitutiva ela estará cometendo um grave erro, porque nós iremos propor emendas supressivas de acordo com o Regimento e sairá o relatório da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte com emendas supressivas que retirarão os artigos que tratam de questões fundamentais, como é o caso da Região Metropolitana, das aglomerações urbanas e outros temas importantes que não comporão o relatório, saindo com emendas supressivas em função da discussão que se realiza neste instante.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Relator para contraditar a questão de ordem.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Há pouco eu conversava com o Constituinte Manoel Castro que dos 28 artigos mais dezenas de alíneas, ele só ponderou que, dentro de todo o meu articulado, só havia um artigo, uma proposta que realmente ele discordava, e que ele achava – muito justo – que não tinha havido consenso, dentro da nossa votação. Então, eu gostaria que o nobre Constituinte Manoel Castro fizesse essa ratificação, de que de todas as propostas dadas, artigo por artigo, item por item, alínea por alínea, somente uma, segundo me falou há pouco, não estava de acordo com aquilo que S. Ex.^a achava que tínhamos combinado.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Relator, no caso da região metropolitana, ela envolve vários artigos. Houve uma segunda, a proposta do Constituinte Luís Roberto Ponte, com relação a uma disposição transitória sobre a questão do Sistema Financeiro de Habitação, possibilitando uma alteração em relação às formas contratuais, que foi amplamente discutida. Ao lado desses dois pontos maiores e principais, acho que a versão apresentada pelo nobre Relator, nesse substitutivo, não está explicitando a verdadeira posição de todo o contexto em relação a alguns outros artigos que não sendo tão fundamentais como a questão metropolitana e o caso específico da sugestão do Constituinte Luís Roberto Ponte, mas em outras questões. Por exemplo, há o art 10 e outros artigos em que nós estamos também com, esse tipo de problema. Quanto ao art. 7º também havia dúvidas e há outros.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria também, se o Presidente me permi-

tisse, de contraditar o nobre colega Luís Roberto Ponte. Gostaria de saber se S. Ex.^a fez uma emenda, essa sugestão sobre os mutuários, sobre o BNH, sobre o problema dos mutuários pagarem a mais, dentro do prazo regimental, se S. Ex.^a fez por escrito.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sim. Fiz na proposição inicial e fiz como emenda agora.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Essa emenda foi feita dentro do prazo regimental?

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Fiz em proposta inicial para ser acolhida no primeiro relatório, fiz posteriormente, como emenda apresentada antes, e agora apresento como destaque, se for concedido destaque.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria, depois, que o nobre Constituinte Luís Roberto Ponte me dê o número da emenda.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Posso dar agora.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria que S. Ex.^a lesse para o Plenário, Sr. Presidente, se V. Ex.^a permitir a sua proposta.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Com que finalidade, Sr. Relator?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – É porque eu não entendi, gostaria que V. Ex.^a lesse para o Plenário essa proposta.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Não, na hora em que for discutida nós faremos a defesa preliminar, porque como se trata de...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência não considera oportuno esse debate, é uma questão de ordem.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria, então, de, como questão de ordem, fazer uma proposta, uma sugestão ao Sr. Presidente, se S. Ex.^a me permitir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A questão de ordem está com V. Ex.^a.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não, eu gostaria de fazer, como sugestão, uma proposta.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de propor ao Sr. Presidente, que S. Ex.^a colocasse em votação primeiramente o meu relatório.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Nós temos o requerimento do Constituinte Gérson Marcondes que eu não consegui colocar em votação, que ainda está...

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – É, está faltando aí um pouco de ordem dentro das coisas, porque V. Ex.^a presidindo a reunião devia botar em votação...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Constituinte Lael Varella deseja a palavra? Com a palavra V. Ex.^a

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, nós colocamos em votação, Sr. Presidente, aquela questão que me parece que resolve toda a problemática. Nós temos algumas situações: a primeira, ou votamos no projeto substitutivo, com a redação que foi dada pelo Sr. Relator, ressalvados os destaques sem emendas modificativas, ou rejeitamos o projeto e fazemos todas as emendas adequadas na forma regimental. O que está e o que nós requeremos, Sr. Presidente, é colocar em votação se nós pretendemos com as emendas modificativas ou sem as emendas modificativas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência só aguarda a oportunidade de colocar em votação. Não o fez até agora em função de sucessivas questões de ordem, como esta que está sendo feita agora.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, renovo a minha proposta de que primeiramente se deve decidir pela aprovação ou não aprovação do meu relatório, porque uma prejudica a outra.

Se não for aprovado o meu relatório, não tenho como discutir se vai ser modificativa ou vai ser supressiva. Só após aprovado ou rejeitado o meu relatório é que se vai discutir, porque uma é dependente da outra, uma complementa a outra. Só depois de aprovado ou rejeitado o meu relatório é que poderá ser colocada em discussão a outra, porque uma depende da outra. Se por acaso o meu relatório for rejeitado, não se tem que discutir a outra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Bom, a Presidência esclarece que existe precedência na decisão para depois votar o relatório.

Antes de colocá-lo em votação, convoco, para ocupar a titularidade o 1º Suplente, Dálton Canabrava, a assinar o livro de presença. Vamos decidir a seguinte questão: se esta Comissão adota o procedimento dos destaques para emenda substitutiva, aditiva, modificativa ou supressiva. Queremos decidir se esta Subcomissão adota todas essas formas de emenda, ou apenas aquela que determina o Regimento, que é supressiva para o caso do substitutivo do Relator.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, penso que em primeiro lugar, deveria ser colocado em votação o trabalho do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não procede essa indagação do Constituinte Sérgio Naya, porque esta decisão vai apontar votos a favor ou contra Relatório. Isso é fundamental para se saber como se decide o relatório.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, não estou entendendo. Tem preferência. Foi um trabalho elaborado que tem a ver...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Pedi preferência regimentalmente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – V. Ex.^a só tem preferência sobre o relatório proposto e não sobre o procedimento de votação. Discuto e submeto o procedimento.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Discute-se a votação sobre uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não discuto texto, nem mérito de nada. Discuto procedimentos. Submeto ao Plenário, se decide aceitar que as emendas requeridas por destaque sejam substitutivas, aditivas, modificativas e supressivas, ou ao contrário; somente supressiva. Isso é que está em questão. Está bem compreendido por V. Ex.ª?

Quem votar somente por emenda supressiva, diga sim. Quem não o desejar, pode votar não. Vencendo o não, todas as emendas destacadas serão acolhidas. Caso vença o sim, somente será supressiva a emenda acolhida.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, questão de ordem. Segundo o entendimento do Sr. Presidente, o Relator tem preferência no voto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não se trata de nenhum assunto ligado ao Relator, mas se S. Ex.ª desejar votar em primeiro lugar, pode fazê-lo.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Pela emenda supressiva. Meu voto é sim.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vai-se proceder à chamada nominal para a votação.

Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto – Expedito Júnior – Gerson Marcondes – Dalton Canabrava – José Ulisses de Oliveira – Lael Varella – Noel de Carvalho – Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro – Luiz Marques – Luís Roberto Ponte – Manoel Castro e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Votaram "sim" 9 Srs. Constituintes, e "não", 5. Com essa decisão reformula-se a primeira decisão desta Subcomissão e serão acolhidos apenas os destaques supressivos, que serão votados em separado.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – V. Ex.ª tem a palavra para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Entendo que este Plenário não tem poderes para mudar o Regimento Interno da Assembléia Nacional Constituinte. No seu § 2º do art. 17 assegura a votação de todas as emendas apresentadas. Textualmente diz:

"Encerrada a discussão, o Relator terá setenta e duas (72) horas para emitir parecer sobre as emendas, sendo estas e o anteprojeto submetidos à votação."

De forma que entendo que as emendas apresentadas pelos Srs. Constituintes não podem deixar de ser apreciadas e discutidas pelo Plenário.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência vai decidir sobre a questão de ordem levantada pelo Constituinte Luis Roberto Ponte.

A questão de ordem levantada pelo Constituinte Luis Roberto Ponte tem a seguinte interpretação, pela Presidência: quando se tratar do anteprojeto apresentado, na nossa avaliação, a interpretação do Constituinte Luis Roberto Ponte é correta. Não se trata de anteprojeto, e sim de um substitutivo que se embasa numa decisão da Mesa da Assembléia Nacional Constituinte que acolheu esta proposta dos Relatores de apresentarem substitutivos. Uma vez apresentado, todas as emendas perdem a eficácia e passa a valer unicamente o destaque supressivo, se aprovado o substitutivo. Caso não o seja, vale o anteprojeto inicial, com toda essa prerrogativa da questão de ordem levantada por S. Ex.ª. Esse o entendimento da Presidência.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, gostaria de levantar uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra V. Ex.ª.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Gostaria de manifestar a minha estranheza por essa segunda votação, uma vez que ficara democraticamente resolvido, aqui, em Plenário, que poderíamos apresentar emendas e o fizemos. Agora, essa apresentação das emendas foi oficiosa, porque o Plenário entendeu de revogar uma decisão anterior.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Na outra, não houve votação, Ex.ª.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero corrigir a interpretação do Constituinte Sérgio Naya, porque submeti à votação e foi votado, está nos arquivos da Constituinte. Não aceito essa interpretação. Respondendo à questão de ordem, foi um requerimento de um Constituinte, sustentado legalmente no Regimento e verificado, inclusive o quorum.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, penso que a Presidência deve manter a primeira decisão, porque apresentamos as nossas emendas. Caso contrário, vamos continuar decidindo e revogando. Isso é impossível.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Plenário é soberano para decidir e voltar atrás. O que pode ocorrer, nessa circunstância, esclarecendo a questão de ordem da Constituinte Myrian Portella, é que um Constituinte requeira o tempo necessário para reformular as suas proposições e isto, também, é legal.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Sérgio Naya, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, eu falei que na primeira votação ninguém votou – foi uma outra questão. Volto a confirmar que a mim não foi indagado o voto, não me foi perguntado em quem eu votava.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência submeteu à votação a voto simbólico.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Não vi essa proposição. Segundo, quando V. Ex.ª fez

essa proposição que terminou de ser votada, eu perguntei qual era o próximo passo?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu esclareci.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Exato, vamos cumprir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência nota a ausência do relator à Mesa.

A Presidência recebeu requerimentos de destaques. Sobre a mesa há um número significativo de requerimentos de destaques. Passamos à leitura dos requerimentos.

A Presidência quer tomar conhecimento e dar conhecimento ao plenário dos destaques requeridos porque, uma vez colocados em votação resguardados os destaques, o plenário tem que saber o que foi resguardado e a Presidência, também. Portanto, é correta a leitura dos destaques, antecipadamente, em relação à votação do substitutivo.

A Sr.ª Secretária fará a leitura dos destaques.

São lidos os seguintes destaques: Requerimento de destaque para votação em separado do art. 2º do substitutivo dos Deputados Manoel Castro, Myrian Portella e Ricardo Izar, suprimindo expressões do artigo.

Art. 3º e parágrafos. Deputados Luís Roberto Ponte, Myrian Portella e Ricardo Izar. Art. 5º – Deputada Myrian Portella. Art. 6º Deputada Myrian Portella e Deputado Manoel Castro. Art. 7º Deputado Manoel Castro, Deputada Myrian Portella e Deputado Luís Roberto Ponte. Art. 8º Deputado Manoel Castro, Deputada Myrian Portella e Deputado Luís Roberto Ponte. Art. 9º Deputados Luís Ponte e Luís Marques. Artigos nº 10, 12, 13, 14 e 15 Deputado Luís Roberto Ponte. Art. 10 Deputado Manoel Castro. Art. 12 Deputado Manoel Castro. Art. 13 Deputado Manoel Castro. Art. 14 Deputado Manoel Castro. Art. 15 Deputado Manoel Castro. Art. 12 Deputada Myrian Portella. Art. 10 Deputado Myrian Portella. Art. 11 Deputada Myrian Portella e Deputado Manoel Castro. Art. 20 Deputado Manoel Castro e Deputado Luís Roberto Ponte. Art. 25 Deputados Manoel Castro e Myrina Portella. Art. 25, § 2º Deputado Luis Roberto Ponte. Art. 25, §§ 2º e 3º, art. 13, incisos e parágrafos, art. 14, art. 15, art. 18, – Deputados Manoel Castro, Luis Roberto Pontes, Luiz Marques e Myrian Portella. Art. 19, parágrafo único – Deputada Myrian Portella.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Dado conhecimento ao plenário dos destaques requeridos, a Presidência encaminha para a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Luis Roberto Ponte, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, V. Ex.ª havia informado, à luz de uma votação inicial, que não se confirmou num segundo turno, de que seriam acolhidos destaques de emendas já apresentadas, preliminarmente, e emendas supressivas. Em vista disto,

eu apresentei algumas emendas e alguns pedidos de destaques, não fazendo propostas de modificações de supressão de textos, porque estas emendas e esses destaques, resolveriam o caso. De acordo com a nova decisão plenária, tem que ser reaberto para que se façam novas emendas supressivas se houver essa possibilidade.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra V. Ex.^a para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, eu pediria uma interrupção da reunião para estas novas emendas supressivas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Por quanto tempo, Excelência?

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Por meia hora.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Mais uma hora para completar as duas horas a que nós temos direito.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência defere o requerimento e suspende a reunião por 30 minutos.

Está suspensa a reunião.

(A reunião é suspensa às 0 horas e 19 minutos e reaberta às 0:58 horas.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está reaberta a reunião.

Encontra-se sobre a mesa um conjunto de requerimentos para destaques, cuja leitura será feita pela Sr Secretária.

São lidos os seguintes:

Requerimento do Deputado Luis Roberto Ponte art. 1º, rara suprimir "pessoal e familiar". Requerimento do Deputado Nelton Friedrich – para ser suprimindo o art. 2º
 Requerimento do Deputado Manoel Castro – votado destacadamente o art. 2º
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 6º
 Deputado Luiz Marques – art. 7º
 Deputado Manoel Castro – art. 7º
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 10.
 Deputado Manoel Castro – art. 10
 Deputado Nelton Friedrich – art. 11.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 11.
 Deputado Manoel Castro – art. 11.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 12.
 Deputado Manoel Castro – art. 12.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 13.
 Deputado Manoel Castro – art. 13.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 14.
 Deputado Manoel Castro – art. 14.
 Deputado Manoel Castro – art. 15.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 15.
 Deputado Nelton Friedrich – art. 18
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 18.
 Deputado Luis Roberto Ponte – art. 19, item 3.
 Deputada Myrian Portella – art. 25 e Deputado Manoel Castro – art. 26.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência defere todos os requerimentos recebidos até o momento, para votação em destaque.

Neste momento, colocamos em votação o relatório apresentado pelo nobre relator, sob a forma de substitutivo. A votação será nominal e eu convoco o nobre Constituinte Luiz Marques para fazer a chamada. Comunico, também, que deverá ter no mínimo, 8 votos positivos para ser acolhido – é o quorum exigido pelo Regimento é maioria absoluta.

Coloco, então, em votação, o substitutivo do relator, sem prejuízo dos destaques para votação em separado, requeridos e acolhidos pela Presidência.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Relator para uma questão de ordem.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, eu gostaria que V. Ex.^a esclarecesse como é que vai se proceder à votação: sim ou não?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – "Sim", para a aprovação do Relatório e "não" para a rejeição. Quem votar "sim", acolhe o Relatório em forma de substitutivo, com as ressalvas requeridas pelos Constituintes e acolhidas pelo Presidente.

O nobre Relator pede a preferência do voto.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de votar pelo meu relatório e pediria o apoio dos meus companheiros, que participaram comigo nesta elaboração de todos, mesmo aqueles que não concordam com ele no todo, mas em parte, eu gostaria de merecer, o apoio dos demais. Meu voto é sim, de acordo com o meu substitutivo.

(Procede-se a votação.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu desejo fazer minha declaração de voto. Meu voto é não. Não acolho o relatório e justifico: este relatório tem uma forma confusa, tem um texto muito misturado, não está dentro de uma sistemática de uma redação constitucional, é impreciso. Tem um conteúdo pobre e confuso. Ele é concentrador, portanto, significa um retrocesso em relação aos institutos que nós dispomos hoje. Eu não faço isto pelo conhecimento das quatro paredes aqui deste Congresso, mas com o meu compromisso com a sociedade brasileira, depois de ter batalhado na base da sociedade, como prefeito municipal, como vice-prefeito e que andei por todo este País, fazendo conferências a convites, em universidades, poder público, estadual e municipal e nas comunidades em que fiz mais de 120 conferências, inclusive no exterior, comprometido com a transformação social e com a participação popular. Por ocasião da campanha do Dr. Tancredo Neves, fui Coordenador da área do "Tancredão" – participação popular está, aí, registrada, também, nos Anais – e, depois, estive no México, quando foi aprovado, também, no Encontro Internacional de 10 países, o texto da participação popular é, inclusive, na Universidade Nacional do México, tivemos conferência, onde foi aprovado este texto e, depois, recebi convites para conferência na América Latina sobre esta questão, e por isso não posso acolher este relatório. De forma que, com esta declaração de voto, eu rejeito o relatório, não assino este relatório. Era o que tinha a declarar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peço a palavra para contraditar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há questão de ordem no processo de votação, não há questão de ordem.

Com a palavra o Sr. Secretário para chamada para a votação.

(Prossegue a votação.)

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para justificar o meu voto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o nobre Constituinte Luís Roberto Ponte para justificar o seu voto.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, a sistemática que aqui acabou sendo adotada para a votação do Projeto de Constituição, no tema ligado a questão urbana e transportes, inibe o aproveitamento de idéias que foram colocadas em diversas emendas propostas e rompe com o estabelecido no Regimento Interno da Constituinte, que obriga que todas as emendas devessem ser apreciadas pelo Plenário. De outra parte, eu entendo que o relatório contém assuntos que não são constitucionais e não trata, ordenadamente, da questão, no sentido de marcharmos para uma solução, visto que, sem dúvida, é o grande problema nacional do nosso tempo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vamos prosseguir com a votação. Continua com a palavra o Sr. Secretário.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma declaração de voto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o nobre Constituinte Manoel Castro para uma declaração de voto.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, com a minha declaração de voto, solidarizo-me com a declaração de voto dada pelo Constituinte Luís Roberto Ponte.

(Prossegue a chamada para a votação.)

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, para declaração de voto. (Assentimento da Presidência.) Rejeito o relatório e nego-me a assiná-lo, porque ele não consubstancia, em ponto algum, tudo aquilo que nós tratamos ao longo desses dias, não só trazido pelas organizações governamentais de classes, como das associações populares. Ele não aprecia as emendas, não tem o menor respeito pelo pensamento expressado aqui. E um Relatório inteiramente desarticulado e não dá à questão urbana aquele enfoque que era de se desejar e necessário. Nós estamos legislando para o futuro, para um Brasil grande e, aqui, nós não temos nada. Neste relatório nós não temos possibilidade de aproveitar praticamente nada. De modo que o rejeito e me nego a assiná-lo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vai se proceder à chamada nominal.

Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:
 Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Noel de Carvalho, Paulo Zaexur, e Sérgio Naya.

Votam **não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram Sim 10 Srs. Constituintes e Não 4. Está aprovado o substitutivo.

Passaremos à votação dos destaques requeridos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o nobre Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria que o Sr. Presidente quando as emendas forem iguais ou correlatas, que as colocasse em votação em bloco.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Era o procedimento que a Presidência havia preconizado.

Destaque do Constituinte Luís Roberto Ponte:

"Nos termos regimentais, requero destaque para votação em separado do art. 1º do substitutivo, para suprimir as palavras "pessoal e familiar."

Passa-se à votação.

Quem votar "Sim", vota pela manutenção do relatório apresentado; quem votar "Não", vota pela supressão.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte, para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – "É garantido a todos, para si e para sua família, o acesso à moradia digna com infra-estrutura urbana adequada, que lhes preserve a segurança e a intimidade."

Se é para si e para sua família, não tem que repetir "pessoal e familiar."

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria que o Sr. Presidente lesse a parte que o nobre Constituinte Luís Roberto Ponte deseja suprimir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Trata-se das palavras "pessoal e familiar", do art. 1º.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes;

Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella e Paulo Zarzur.

Votam "Não" os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Dirceu Carneiro, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella, Noel de Carvalho e Sérgio Naya.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vai se proclamar o resultado.

Votaram "Sim" 4 Srs. Constituintes e "Não", 10.

Aprovada a supressão dos termos "pessoal e familiar" do art. 1º.

Passa-se à votação dos requerimentos de destaque do art. 2º dos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella e Ricardo Izar.

Gostaríamos do esclarecimento dos Constituintes Manoel Castro e Myrian Portella para saber se é total ou parcial.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Parcial.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Parcial.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Constituinte Ricardo Izar propõe a supressão, no art. 2º, das expressões "subordinado à sua função social" e "ou por interesse social".

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – V. Ex.^a vai colocar em votação separadamente? Porque são propostas diferentes!

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Se não coincidirem os esclarecimentos que serão feitos pelos Constituintes Myrian Portella e Manoel Castro.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sugiro que fique o texto:

"E assegurado o direito da propriedade, subordinado à sua função social."

Suprimi o resto. Gostaria que aqui ficasse uma definição do conceito de propriedade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Gostaríamos que fosse esclarecido objetivamente qual o texto a ser suprimido.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Leio:

"Salvo caso de desapropriação por necessidade e utilidade pública ou por interesse social, mediante prévia e justa indenização em dinheiro, ao preço de mercado, com a imissão de posse imediata."

Achamos que deve ficar estabelecido apenas o princípio da propriedade com a finalidade social.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para esclarecimentos, tem a palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: Sr. Presidente, sugiro a exclusão do trecho final que diz "em dinheiro, ao preço de mercado, com imissão de posse imediata"; que fique até "justa indenização".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – As propostas são diferentes, portanto, serão submetidas separadamente.

A Presidência decide como critério para encaminhamento um a favor e um contra.

Tem a palavra o nobre relator, para encaminhar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria que o nobre Constituinte Gerson Marcondes encaminhasse a votação.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sou favorável à manutenção da redação com a expressão, "na forma apresentada". Temos que nos ater, porque é o único artigo que trata sobre a desapropriação. Se suprimirmos na forma apresentada numa das emendas, vamos alterar

totalmente e o nosso trabalho vai deixar de apresentar o instituto da desapropriação e a forma do seu procedimento. Entendo que a indenização tem que ser justa e tem que ser em dinheiro. Não podemos e o povo espera de nós, o povo não pode ser levado a não receber o seu imóvel em dinheiro, na justa medida. Sou favorável.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – Sr. Presidente, propus no meu destaque a eliminação de "subordinado à sua função social" e "ou por interesse social", porque em técnica legislativa esse artigo está mal elaborado. Concordo com o Constituinte Gerson Marcondes, quando fala em desapropriação. Realmente, esse artigo está cuidando da desapropriação. Eliminando-se essas duas expressões, não vamos mexer, em hipótese alguma, no artigo, no setor de desapropriação. Uma desapropriação por necessidade ou utilidade já é uma função social. Estamos repetindo aqui: "função social", depois, "desapropriação por necessidade ou utilidade pública", que é uma função social, e, em seguida, "por interesse social". E uma repetição constante da idéia do legislar. Aliás, eu gostaria de esclarecer, repetindo as palavras do Presidente: este anteprojeto preza pela má técnica legislativa. Na realidade, existe uma confusão de idéias do começo ao fim, o que vem depor contra esta subcomissão. Ao chegar na Comissão Temática e na Sistematização eles vão sentir o quanto foi mal redigido esse anteprojeto.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, peço a palavra para defender. Já que as propostas são diferentes, a defesa tem que ser diferente. O meu entendimento com relação a esse artigo, o seu objetivo, pelo menos na minha interpretação pessoal, foi a tentativa que o relator teve em expressar, no seu anteprojeto, um sentimento externado por diversos Constituintes e por diversos segmentos da sociedade, que estiveram aqui reapresentados em audiência, no sentido de reforçar não apenas o caráter do que se tem conceituado como função social de uma propriedade mas também uma preocupação que havia em reforçar o poder público na área urbana, que sofre permanentemente uma impotência diante da fragilidade econômica dos municípios de enfrentar as suas necessidades, com vistas à questão da desapropriação. Evidentemente que discutimos tentando buscar um consenso e poderíamos até passar ao largo desse assunto e voltar ao plenário da comissão, se o relator tivesse incorporado no seu bojo outras propostas que tinham por objetivo dar esse reforço ao Poder Público, da sua competência de exercer, em benefício principalmente das comunidades de baixa renda, um lado social com relação ao problema de desapropriação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra a Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria de deixar consignado que ninguém, no âmbito desta subcomissão, lutou pela desapropriação. Entendo que vamos ter outro momento. Entre ficar um texto completamente baralhado, em que se estabelece o princípio da propriedade urbana como social, o princípio do interesse coletivo sobre o interesse individual, está muito baralhado. Não é que eu seja contra a desa-

propriação. O meu pensamento, todos sabem, é desapropriação, é título da dívida pública, de um modo que facilite, que permita ao poder municipal desapropriar. Ocorre que, entre tirar a desapropriação e ficar o texto enxuto, prefiro tirar a desapropriação e ir para a Comissão Temática.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Peço a palavra para contraditar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência esclarece que usou da palavra encaminhar favorável ao relator, como não proponente, o Constituinte Gerson Marcondes; encaminhou favorável cada um dos proponentes. Só existe uma possibilidade para o Constituinte Sérgio Naya, se quiser encaminhar contra o relator. É isto?

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Para um esclarecimento, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Coloco em votação o texto mais abrangente, porque se ele for destacado, for retirado do texto, deixa sem efeito a outra proposição.

Está em votação a proposta da Constituinte Myrian Portella, que suprime "salvo caso de desapropriação... até posse imediata".

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – A título de contribuir com a Mesa, creio que se votássemos o artigo como está e se ele lograsse aprovação, estariam prejudicados os três destaques.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não é procedente a questão de ordem, porque o artigo já foi aprovado, ressaltados os destaques.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Pela Ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra, pela ordem, o nobre Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Para fazer justiça, Sr. Presidente, V. Ex.^a deve colocar em votação, separadamente, as três propostas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É o que farei.

Tem a palavra o Constituinte Manoel Castro, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Como há uma coincidência de objetivos entre a minha proposta e a da Constituinte Myrian Portella e como a de S. Ex.^a passa a ser mais radical, eu retiro a minha, mantendo a votação para as propostas dos Constituintes Myrian Portella e Ricardo Iزار.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Uma questão de ordem só para um esclarecimento, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Tem a palavra o Constituinte Nelson Friedrich, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Temos um requerimento e gostaríamos que ele fosse analisado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – É procedente a questão de ordem levantada pelo Constituinte Nelson Friedrich. Submeto, neste momento, à votação também essa parte, solicitando do ilustre Constituinte que esclareça qual a parte que propõe seja retirada do texto.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – A nossa proposta é exatamente para suprimir o art. 2º. Acredito, Sr. Presidente, que em nome da melhor técnica jurídica.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Por inteiro?

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Por inteiro, porque é possível corrigir isso mais à frente.

Em nome da melhor técnica jurídica, em nome de um aspecto que acho fundamental, não conseguimos contemplar algo extremamente novo e necessário, num País com 70% da população na área urbana, que é o direito de construir, o direito de propriedade, acrescentando ainda a propriedade ociosa. Nesse artigo não há um aceno a algo fundamental na desapropriação de áreas urbanas, que é a possibilidade de abrir ao menos a janela de se descontar investimentos públicos feitos com dinheiro do povo. Num País, onde dois terços das áreas urbanas estão ociosas. Existe no Brasil, muito pior até do que o especulativo urbano. E os investimentos são feitos com dinheiro de toda a população, dos impostos; dois terços dos impostos são diretos, pagos pelos mais pobres, que nem sabem o que estão pagando. É aí que se vai levando à rua a luz, a água, o telefone, todos os equipamentos urbanos que valorizam esses terrenos ociosos e valorizam também os terrenos ocupados. Se não prevermos no mecanismo de desapropriação, o desconto dessa valorização feita com o dinheiro de todos, estaremos praticando uma das maiores injustiças que se pode escrever nesta Assembléia Nacional Constituinte.

É por esta razão que eu gostaria, talvez, apelando para a compreensão dos Constituintes que vamos ter a questão da desapropriação sendo tratada pela Comissão Temática e por tantas outras áreas. Portanto, será um instituto que será contemplado, talvez, não no capítulo especial da questão urbana, que pudéssemos suprimir este artigo no todo, passando a margem pela importância desse assunto, para que ele, na hora oportuna, venha a ser destacada, insisto, em nome desses valores, da questão da propriedade, do direito de propriedade, do direito de construção, da desapropriação de ociosos urbanos, da desapropriação descontando a valorização de equipamentos urbanos, e em nome da melhor técnica jurídica. E aí estaríamos evitando a discussão e a tentativa de emenda aqui, modificação lá, que senti nas outras propostas.

Era o que eu gostaria de colocar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Sérgio Naya, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Quero esclarecer ao eminente Colega que este artigo,

na reunião de hoje pela manhã, foi transcrito na íntegra do que foi aprovado por todos os presentes. Os três Constituinte que têm aqui direito a voto participaram da reunião, pela manhã, e este artigo foi aprovado na íntegra. Haja vista que a idéia de indenização passou a ser em dinheiro, uns queriam que fosse em dinheiro ou a vista, ao preço de mercado, com imissão de posse imediata. Este art. 2º foi aprovado na íntegra. Muitas vezes, o dinheiro da urbanização, porque a pessoa quando compra um lote já paga tudo isto, o Poder Público poucas vezes o faz, e a desapropriação era um ato unilateral no pacto da vontade do proprietário. Então, era mais uma penalidade e queria descontar tudo aquilo que o eminente Colega tratou.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há o que decidir sobre a questão de ordem levantada pelo nobre Constituinte Sérgio Naya.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Parece-me que há Constituintes que querem vir aqui à nossa subcomissão para fazer demagogia. No Estado que represento, na cidade em que moro todos os seus habitantes recebem os seus melhoramentos e os pagam. Eles pagam o asfalto, pagam a luz, pagam a água, pagam a infra-estrutura urbana, só na hora do Poder Público ir lá e desapropriar o seu terreno, querem lhe roubar, lhe espoliar mais uma vez. Em nome desse povo, protesto contra esta indicação. E digo mais, Sr. Presidente, não podemos permitir jamais que um cidadão, que levou toda uma vida para construir sua casa, um terreno popular adquirido em longas prestações, com o suor de sua família, receba, no final da desapropriação, títulos da dívida pública. É o estelionato político, é a falência da instituição brasileira.

É a minha colocação, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não há questão de ordem a decidir.

Pelo critério adotado pela Presidência colocamos em votação o aspecto mais abrangente, portanto, a proposta do Constituinte Nelson Friedrich, que extingue ou suprime o artigo inteiro. Quem votar "Sim" acompanha o relator; quem votar "Não", suprime-o.

O Sr. Secretário Luiz Marques precederá à chamada para votação.

Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro e Dalton Canabrava.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado. Votaram SIM – 12 Srs. Constituintes. Votaram NÃO – 2 Srs. Constituintes. Não houve abstenção.

Mantém-se o artigo.

Passamos para o segundo destaque, propondo a supressão do texto que começa com "salvo caso de desapropriação" até o seu final "posse imediata", proposto pelos Constituintes Manoel Castro e Myrian Portella.

Em votação.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Manoel Castro e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram SIM – 11 Srs. Senadores.

Votaram NÃO – 3 Srs. Senadores.

Não houve abstenção.

Mantém-se, portanto, o texto.

Em votação o destaque requerido pelo Constituinte Ricardo Izar que propõe a supressão das palavras "subordinadas à sua função social ou, por interesse social".

Em votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, para declaração de voto. Meu voto é "Não". Acho que realmente dá uma condição de no texto legislativo mutilar-se o espírito do artigo.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Manoel Castro, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram SIM – 10 Srs. Constituintes.

Votaram NÃO – 4 Srs. Constituintes.

Não houve abstenção.

Portanto, mantém-se o texto original.

Foram rejeitados os destaques.

Requerimento de destaque para suprimir o art. 3º, de autoria dos Constituintes Luís Roberto Ponte, Myrian Portella e Ricardo Izar.

Solicitaríamos ao Constituinte Luís Roberto Ponte para esclarecer qual é a parte para suprimir.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Todo o artigo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a nobre Constituinte Myrian Portella, para esclarecer.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Todo o artigo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Constituinte Ricardo Izar propõe a supressão da palavra "ou de financiamento".

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – É para retirar a expressão "ou de financiamento".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação a proposta do Constituinte Luís Roberto

Ponte, que propõe a supressão da expressão "do todo", da Constituinte Myrian Portella.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Luís Roberto Ponte para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – A proibição de venda ou de hipoteca, que implicitamente está contida na determinação deste artigo e dos seus parágrafos, de um bem particular havido por usucapião, ainda que lhe torne tão próprio, quanto por qualquer outro meio, ou até mesmo por financiamento, ainda que depois de quitado, constitui uma intromissão indevida na liberdade do ser humano. Inibe uma família de poder utilizar um bem que lhe é próprio, que lhe pertence, para resolver eventuais problemas de dificuldades, inclusive, podendo auferir empréstimos para quaisquer tipos de emergência. De mais a mais, os §§ 2º e 3º tornam impossível, inclusive, a venda do próprio imóvel para a troca de outro, na realidade, na medida em que exige que o primeiro esteja vendido para poder assegurar a compra do segundo imóvel. Disse o contrário. Primeiro, tenha sido comprado para depois assegurar a venda do imóvel, o que, obviamente, só seria possível se a pessoa tivesse uma folga econômica. Além do que, trata-se de um texto que não tem nada a ver com a Constituição. Acho que é uma intromissão indébita de uma proibição totalmente descabida não só para conter em texto constitucional, mas para inibir a liberdade do ser humano que é o que mais devemos preservar.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO

IZAR: – Sr. Presidente, peço a palavra, pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^{as}, pela ordem.

O SR. CONSTITUINTE RICARDO IZAR: – Estou sugerindo a supressão do termo "ou de financiamento", porque este termo aqui agride o direito de propriedade e tira a liberdade de uma pessoa que é proprietária.

Vou dar um exemplo, a V. Ex.^{as}. Tenho um apartamento que ainda faltam seis anos para ser pago. Suponhamos que passe este artigo. Terminando de pagar, querendo vender esse meu apartamento, não posso vendê-lo? Isso é uma agressão à liberdade e ao direito de propriedade.

Além disso, no § 1º não pode ser dado outro destino nem ser alienado.

O Constituinte Luís Roberto Ponte disse muito aí. Nós, proprietários do Sistema Nacional de Habitação, para conseguir um outro imóvel, vai precisar de vender primeiro o seu, para depois comprar um outro. E se por acaso esse outro for comprado por um contrato particular?

Em suma, todo este artigo e os seus parágrafos realmente são uma agressão ao direito de propriedade, uma agressão ao direito de liberdade. Além do mais, isso não deveria constar numa Constituição, isso é de lei ordinária, de lei complementar. Realmente, mais uma grande falha do anteprojeto desta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à nobre Constituinte Myrian Portella, para encaminhar.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sou pela supressão do art. 3º e todos os seus parágrafos. Primeiro, porque está extremamente mal alinhavado, se é um bem de família ele já se destina exclusivamente à moradia. Tratando no § 1º da mesma coisa, no § 2º do mesmo assunto. Então, estamos gastando artigos que seriam necessários para tratarmos de questões muito mais importantes.

Então, sou pela supressão do art. 3º e seus §§ 1º, 2º e 3º, porque não vejo como poder dar uma técnica legislativa ou dar alguma substância dentro deste contexto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Primeiramente, isto aqui é um instituto muito usado nos Estados Unidos e em vários Estados americanos, onde já é jurisprudência.

O máximo é de 20%. Então, não é justo que o Poder Público dê uma casa, ou doe ou financie para depois o indivíduo vender aquela casa. Mais, 80% das mulheres brasileiras hoje, são economicamente dependentes dos maridos. E elas quando compram um imóvel financiado, quem arca com todas as despesas, com todo o sofrimento da família, é a mulher. E depois de ficar 10, 15 anos pagando; 15 anos sofrendo necessidades, o marido, porque avalizou um irmão, um amigo no bar, ou porque jogou, ou porque quis vender aquela propriedade que a mulher tanto ajudou a pagar, ou aplicar num negócio incerto, venha a perder o imóvel e, depois, o seu fim é ir morar num asilo. Isso aqui é uma proteção, tem um cunho altamente social. Aqui, a pessoa pode vender para comprar outro imóvel melhor. No ano passado, com o Plano Cruzado, só no Estado de Minas Gerais, mais de 500 pessoas venderam os seus imóveis que eram financiados, pagaram e jogaram na confecção e perderam. Hoje, estão sem emprego nem lugar para morar.

Então, isso aqui resguarda o direito da pessoa. A pessoa pode vender dez, vinte imóveis, mas resguarda aquela casa que é um seguro para a velhice, principalmente para a família morar, poder morrer no que é dela.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação.

Quem disser "sim" mantém o relatório como está. Quem votar "Não" é pela supressão.

Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro e Myrian Portella.

Abstém-se de votar o Senhor Constituinte Dalton Canabrava.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram sim – 8 Srs. Constituintes.

Votaram não – 5 Srs. Constituintes.

Houve uma abstenção.

Mantém-se, portanto, o artigo.

Em votação a supressão da expressão "ou de financiamento".

Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:

Expedito Júnior, Gerson Marcondes, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Noel de Carvalho e Paul Zarzur.

Votam **não** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Dirceu Carneiro, Dalton Canabrava, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella e Sérgio Naya.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram sim – 6 Srs. Constituintes.

Votaram não – 8 Srs. Constituintes.

Não houve abstenção.

Suprima-se a expressão "ou de financiamento".

Destaque em separado para a votação do art 5º, requerido pela Constituinte Myrian Portella. Um esclarecimento: é todo ou em parte?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – É todo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à nobre Constituinte Myrian Portella, para encaminhamento da votação.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, sou pela

supressão dos bens públicos e que eles possam também ser adquiridos pela usucapião. Entendo que num estado de direito, o Estado também deve estar sujeito à aplicabilidade da lei. De modo que se o Estado não tomou conta do seu patrimônio, o Estado não se pronunciou no momento em que alguém invadiu ou construiu ali sua casa, por que não poder ser usucapião? Sou pela supressão por entender que os bens públicos também devam ser motivo de usucapião.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação.

Respondem à chamada e votam **Sim** os senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luis Roberto Ponte, Manoel Castro, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luiz Marques e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votaram SIM – 11 Srs. Constituintes.

Votaram NÃO – 3 Srs. Constituintes.

Não houve abstenção.

Mantém-se o art. 5º

Requerimento para destaque de votação em separado do art. 6º, feito pelos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella e Luís Roberto Ponte.

Para esclarecimento: é total ou em parte?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Exclui o art. 6º, porque a emenda era modificativa e não supressiva.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está retirada.

Consulta a Constituinte Myrian Portella se é total ou em parte.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Seria em parte, para retirar a expressão "bem como os direitos e obrigações dela decorrentes" porque extinto o instituto da enfiteuse, claro, que

os direitos e obrigações dela decorrentes, estariam extintos.

Com relação aos bens imóveis urbanos públicos, entendo que deve ser extinto o instituto da enfiteuse de pessoas físicas e jurídicas, existem prefeituras cuja renda não pode abrir mão das rendas provenientes dos laudêmos. Sabemos que o foro que a população carente de uma cidade cujos terrenos são foreiros, o pessoal carente não paga o foro. Mas todo o pessoal de centro da cidade quando quer construir, quando deseja vender, paga o laudêmio. Acho que seria retirar da prefeitura todos aqueles terrenos e mais o direito de preferência que ela teria quando o foreiro fosse vender, ela teria o direito de preferência, para readquirir aquelas terras para a prefeitura.

De modo que sou contra que se extinga o instituto da enfiteuse em terrenos urbanos. Que se aplique o instituto da enfiteuse em terrenos urbanos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte Luís Roberto Ponte.

V. Ex.^a suprime no todo ou em parte?

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Minha proposta é no todo. Porque não consegui dados informativos para medir as repercussões, saber a que nível existem imóveis públicos, quais as repercussões para os diversos níveis de Governo, inclusive, para as entidades religiosas. Acho também que é uma matéria que pode ser decidida na legislação ordinária. E acho que precisaríamos complementar o quadro de informações para não tomarmos na Constituição, eventualmente, uma medida que possa conter algum nível de injustiça.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Peço a palavra para contraditar.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a, para contraditar.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria, de dizer primeiramente, o seguinte: só cabe a extinção da enfiteuse por matéria constitucional, porque em matéria ordinária é incapaz porque fere direito adquirido. Então, só o Poder Constituinte é que tem soberania para tirar o que está sobre a lei ordinária. Segundo, porque o instituto da enfiteuse é medieval, só usufrui dos seus benefícios o Poder Público quando tem imóvel que não necessita dele. Tanto é que o Poder Público fez contrato com particular, contrato perpétuo. Uma coisa é o Poder Público ter um imóvel para daqui a cinco, dez anos fazer uma casa, fazer uma ponte, fazer uma avenida. Quando o Poder Público faz um contrato tipo enfiteuse, ele não pode tirar, porque ele é eterno, é perpétuo. Então, o Poder Público parte do princípio de que não precisa do imóvel nem agora, nem no futuro. Outra coisa é a Família Real Brasileira que mantém isso aqui há séculos. E se nós tiramos agora, só quando fizermos uma nova Constituição – esperamos que seja daqui a 100 anos – é que vamos ter a oportunidade de retirar esse direito. E a igreja milenar do tempo da Inquisição, do tempo do Santo Ofício, porque no caso do contrato de enfiteuse, vários brasileiros foram para a pira, foram para a fogueira, porque reclamavam das taxas exorbitantes cobradas, porque reclamaram do foro e foram queimados como hereges. Então, esses filisteus que mandaram po-

bres para a fogueira porque não tinham casas para morar, foram queimados. E, agora, vem querer ainda, agora, na virada do Século, manter esse instituto medieval que era usado pelo Santo Ofício para jogar os santos na fogueira?

Vamos votar contra isso.

Recebemos mais de 500 telegramas de apoio e nenhum telegrama veio aqui. Não veio nenhum padre, nem um elemento do Poder Público governamental estadual, federal ou municipal, questionar contra. Porque se viessem realmente, porque eles não têm a dignidade de vir aqui a esta Constituinte para defender os seus direitos, se eles não vieram aqui é porque estão realmente de acordo em que seja abolido.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Há um Constituinte que acha que este texto aí é difícil de durar 100 anos. Mas sejamos otimistas, vamos em frente.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Gostaria só de reforçar aqui o meu argumento. Sabemos da inviabilidade dos municípios. Na medida em que apliquemos a extinção do instituto da enfiteuse nos imóveis urbanos públicos, poderemos tomar mais inviáveis os municípios brasileiros.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, só para retirar a minha proposta à Luz da informação, que realmente é pertinente, de que só a Constituição pode retirar. e a despeito das considerações colaterais no sentido desrespeitoso a uma posição séria que queremos adotar, fico com a proposta da Constituinte Myrian Portella e retiro a minha para, eventualmente, retificar na Comissão, posteriormente, a análise sobre a Igreja. Acho que todos nós temos o direito de ter respeitadas as convicções religiosas. E as pessoas que não têm essas convicções religiosas devem manter a sua convicção respeitando as dos demais elementos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Retirado o destaque, para votar em separado, do Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Gostaria de ressaltar, Sr. Presidente, que sou católico apostólico romano. vou às missas todos os dias com a minha família.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está registrada a declaração de credo.

Concedo a palavra ao Sr. Secretário, para proceder à chamada para votação da supressão da parte que compreende a expressão "bem como os direitos e obrigações dela decorrentes em imóveis urbanos públicos."

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se retirar essa parte perde toda a força. Não existe mais. Se for suprimido, o artigo morre, continue a enfiteuse, continua a exploração.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira

Lael Varella, Luiz Marques, Manoel Castro, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya. Votam Não os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luís Roberto Ponte e Myrian Portella

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro):

– Vou proclamar o resultado.

Votaram **SIM** – 11 Srs. Constituintes.

Votaram **NÃO** – 3 Srs. Constituintes.

Não houve abstenção.

É mantido o texto integral do art. 6º

Requerimento para destaque de votação em separado do art. 7º. Requeram os Srs. Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte e Luiz Marques.

Para esclarecer, se é em todo ou em parte.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Supressão parcial, na expressão final "nas cidades de pequeno e médio porte"

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro):

– Na parte final da expressão "nas cidades de pequeno e médio porte".

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – No requerimento dos Constituintes Myrian Portella e Luís Roberto Ponte é excluído, não só no final como também na parte intermediária onde se lê: "territórios e municípios de pequeno e médio porte." Caem as duas expressões.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Do mesmo modo cai municípios de pequeno e médio porte e retirar a expressão final "nas cidades de pequeno e médio porte". E igual à do Constituinte Manoel Castro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro):

– O nobre Constituinte Luís Roberto Ponte propõe a retirada da expressão "nas cidades de pequeno e médio porte". Igual, portanto.

O SR. CONSTITUINTE LUIZ

MARQUES: – É idêntica a do Constituinte Manoel de Castro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Uma questão que está sendo proposta para ser suprimida "de pequeno e médio porte" ocorrida no meio do texto, após a palavra "municípios" e, no final do texto, "nas cidades de pequeno e médio porte".

Em votação.

Concedo a palavra ao Sr. Secretário Luiz Marques para proceder à chamada.

Quem votar **Sim** mantém o texto proposto pelo relator, quem votar **Não** destaca do texto proposto pelo relator. Suprime-se, portanto.

O SR. CONSTITUINTE LUIS

ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex.^a, para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUIS

ROBERTO PONTE: – Todos sabem que o maior problema urbano de sub habitação no Brasil reside exatamente nas cidades de maior porte. Não se contemplar a exigência de que os municípios de maior porte possam utilizar esses recursos mínimos para resolver o problema de subabitação é exatamente não caminhar na direção da solução da questão urbana brasileira. Por isso, não há nenhum sentido esta restrição às

cidades de pequeno e médio porte, além de não definir o que venha ser pequeno e médio porte no texto constitucional.

Acho que, portanto, a situação deve ser abrangente para que se possam também os municípios de grande porte onde, repito agora, onde verdadeiramente está a questão urbana nacional, possamos ter esse instrumento de atuação da municipalidade.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra à nobre Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Sou pela supressão, pelo descabimento de se tirar a possibilidade aos municípios de grande porte de estabelecerem nos seus orçamentos dotações para, se não extinguir, pelo menos minimizar os problemas de moradia.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Em votação.

Responde à chamada e vota **Sim** o Senhor Constituinte Paulo Zarzur.

Respondem à chamada e votam **Não** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Dirceu Carneiro, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella, Noel de Carvalho e Sérgio Naya.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Vou proclamar o resultado.

Votou **Sim** – 1 Sr. Constituinte.

Votaram **Não** – 13 Srs. Constituintes.

Não houve abstenção.

Está suprimida, então, a expressão "de pequeno e médio porte" e "nas cidades de pequeno e médio porte".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Requerimento para votação em separado do art. 8º. Requerem os Srs. Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella e Luís Roberto Ponte.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Retiro. Uma vez que não é mais possível colocar-se uma emenda, então não há mais razão de ser.

Retiro o meu pedido de destaque.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – A nobre Constituinte Myrian Portella retira o seu pedido de destaque.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Para esclarecimento. O Sr. Constituinte Manoel Castro, retira no todo ou em parte.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Retiro, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Está retirado.

O Sr. Constituinte Luís Roberto Ponte propõe suprimir a expressão "nunca inferior a 40%".

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA: – Sr. Presidente, gostaria de esclarecer que retiro no que diz respeito ao caput do artigo, mas ao parágrafo único, não.

Mantenho o meu destaque.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – A Constituinte Myrian Portella mantém ou retira?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Retiro o pedido de destaque para o art 8º, mas mantenho o pedido supressivo de destaque para o parágrafo único do art 8º

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Está registrado.

Para esclarecimento é a supressão do todo ou em parte do parágrafo único, nobre Constituinte Myrian Portella?

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – De todo o parágrafo único.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Todo o parágrafo único.

O Constituinte Luís Roberto Ponte já definiu?

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Peço a palavra, Sr. Presidente para encaminhar a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra a V. Ex" para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO

PONTE: – Sr. Presidente, o parágrafo único apenas assegura que os recursos atuais do FGTS e da caderneta de poupança ficam preservados para a solução da questão urbana, isto é, habitação e saneamento básico. Porque sabemos que de quando em quando houve fugas para outras aplicações que não estas para as quais precisamente foram criados.

A retirada proposta, de nunca inferior a 40%, mantém o espírito de que se quis colocar que uma parte tenha que ser alocada necessariamente às cidades de pequeno porte, mas remete a uma definição de lei posterior, porque, inclusive, essas necessidades de cidades de menor porte são variáveis ao longo do tempo e não é possível se manter uma Constituição que se pretende duradoura, um percentual de 40% que, provavelmente, hoje, já é um número exagerado, comparativamente às exigências das cidades de médio e grande porte.

Certamente temos muito mais necessidade do que 70%, hoje, para atendimento das cidades de médio e grande porte, se fomos conceitual cidade de pequeno porte, **stricto sensu**, certamente não teremos um problema de subabitação tão grave que mereça 40% de todos os recursos de um sistema que detém, hoje, um valor que corresponde a quase 30 milhões de dólares. Seria, portanto, esterilizar, impedir que se pudesse usar esses recursos, porque não há cidade de pequeno porte que possa ocupar 40%. Além do que, uma Constituição estabelecer um percentual? Que a lei ordinária o faça!

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Não havendo mais encaminhamento...

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Eu gostaria de encaminhar Sr. Presidente, Srs. Constituintes. O Brasil tem 4 mil, 131 municípios e sabemos que a parte que mais necessita, hoje, de residência é a parte Oeste do Brasil, Rondônia, Acre, a região de Mato Grosso, para onde não foi canalizado nem 0,5% da poupança do Fundo de Garantia.

Segundo os dados de que disponho, da Caixa Econômica Federal, que hoje administra quase todas, 60% das cadernetas de poupança, mas

todo o sistema do Fundo de Garantia, 94% de todo o sistema financeiro brasileiro foi aplicado em 18 cidades do Brasil. Então, 4 mil, 131 cidades, e essas 18 cidades consumiram 94%. Há Estados aí que têm 400 municípios e não conseguiram nos últimos 3, 4 anos nenhum tostão de financiamento. Então, Rio, São Paulo, Belo Horizonte, Recife, essas e mais algumas cidades consomem quase 94%.

E nós, aqui no Brasil, não temos 60 cidades de grande porte. Quando falo em cidades de pequeno e médio porte, estou englobando mais de 4 mil municípios brasileiros. Está aqui, destinam para essas 4 mil cidades verba específica. E também é uma maneira de conter a migração porque casa é o segundo fator de migração para as grandes cidades.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra, para uma questão de ordem, o Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Quero agradecer a defesa que o nobre relator fez do Oeste do Brasil, mas acho que 40% das cidades de pequeno e médio porte, porque 80% da população está nas cidades de médio e grande porte.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Foi porque faltou a palavra média aqui, ao bater. Era média e grande porte. Não, realmente, houve uma falha aqui, a cidade sempre foi média... Tanto é que no capítulo anterior, que foi aprovado, estava médio e grande porte. Todo o sistema, pegase o art. 7º e está pequeno e médio porte. Pelo artigo anterior vê-se que no segundo tinha médio porte. E pequeno e médio porte.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra a Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Eu gostaria de justificar. Acho que no âmbito de uma Constituição não deveríamos, porque poderíamos até inviabilizar a médio ou a curto prazo o sistema financeiro, na medida em que nos referimos quais seriam as fontes desse sistema financeiro. Porque temos aqui como fonte o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. Sabemos que o trabalhador brasileiro luta por sua estabilidade e na medida em que vier a estabilidade esse Fundo poderá terminar, poderá se extinguir. De modo que acho que não sabemos até quando as cadernetas de poupança possam existir. De modo que acho que num texto constitucional, que nós esperamos que estamos legislando para o Brasil daqui a 20, 30, 40 anos, se consignar aqui as fontes, poderemos inviabilizar o Sistema Financeiro de Habitação. De modo que sou pela supressão do parágrafo único.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pelo critério, a Presidência...

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Só para um esclarecimento, se V. Ex.ª me permite, um esclarecimento à Constituinte Myrian Portella. E que o parágrafo não diz que os recursos são somente esses. Enquanto estes recursos existirem, eles ficarão vinculados ao sistema financeiro, mas outros recursos mais, independentes

destes. Este acho que era um esclarecimento que se fazia necessário à luz da sua defesa.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pela abrangência da proposta, de suprimir todo o parágrafo, é a primeira a ser submetida a voto.

Em votação.

(Procedê-se à votação.)

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência comunica ao plenário e ao relator que está em votação a supressão de todo o parágrafo único do art. 8º.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** Os Senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Dalton Canabrava, Manoel Castro e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Votaram "Sim", 10; e "Não", 4. Mantém-se o parágrafo na sua totalidade. Agora passaremos da proposta à votação do Constituinte Luís Roberto Ponte, que se refere apenas a "nunca inferior a 40%". Em votação.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, eu gostaria de pedir licença para um esclarecimento que considero importante. Em que pese todo o esforço coletivo feito aqui para se encontrar o melhor, e as críticas feitas, há alguns erros elementares.

Por exemplo, só agora me dei conta, e mesmo sendo a favor de que a União mantenha o Sistema Financeiro de Habitação, acho que entendo que ela, quando diz que é exclusividade do Fundo de Garantia e da caderneta de poupança e no sentido de que esses recursos não sejam aplicados em outras atividades, mas, ainda assim, há um erro fundamental para o conceito de urbano. E que o caput do art. 8 – não se refere à infraestrutura e nós sabemos que os recursos da caderneta de poupança e do FGTS são aplicados em um percentual bastante elevado, também na infraestrutura. E não adianta ter terreno e ter moradia se não tiver infra-estrutura. E aqui, como está, ele praticamente proíbe. Quer dizer, foi uma coisa que passou despercebida por nós, mas que do ponto de vista redacional é erro grosseiro, elementar, que atenta contra todos aqui. Acho que o próprio relator... Quer dizer, restringir o financiamento a terreno e a moradia sem falar na infra-estrutura, dentro do Sistema Financeiro de Habitação, é realmente, algo absurdo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A e proposta de encaminhamento do Constituinte

Manoel Castro, a Presidência concorda inteiramente, já fez declarações de voto nesse sentido, mas não pôde submetê-lo a nenhum procedimento de votação por não haver requerido destaque no tempo apropriado.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte LUÍS Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, perdoe-me se a pergunta

não for pertinente, mas trata-se de um desconhecimento. E a primeira vez que milito em um Legislativo e não conheço a técnica legislativa, mas se houvesse a unanimidade para a adição dessa frase, inclusive do relator, não seria possível consertarmos esse artigo?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência estaria inteiramente de acordo para um requerimento aprovado pelo plenário, sem contestação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Perfeito. Acho que isso é importante, porque isso atenta e depõe contra todos nós. Ainda que nós o possamos alterar na comissão, é importante que, **data vênia** do ilustre relator, essa correção mínima seja feita.

O SR. REITOR (José Ulisses de Oliveira): – Eu gostaria de explicar ao plenário que essa emenda não é minha, isso aqui não foi meu, isso aqui foi do nobre Constituinte Luís Roberto Ponte, que a trouxe e eu a transcrevi tal como ela chegou.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Na minha havia "infra-estrutura urbana". Se V. Ex.ª quiser, posso procurar e mandar-lhe.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Estou de acordo com a expressão "infra-estrutura".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Havendo requerimento nesse sentido a Presidência submete à votação.

Submeto à consideração do Plenário a modificação proposta pelo Constituinte Manoel Castro no corpo do texto do art. 8º.

Em votação.

Os Srs. Constituintes que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada, com o voto contrário do Constituinte Paulo Zarzur.

Sr. Constituinte Manoel Castro, a Mesa solicita a redação da proposta do requerente sobre o art. 8º.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, aí seria simplificarmente resolvido:

Art. 8º A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado a financiar a aquisição de terrenos e construção e compra de mora-dias, bem como da infra-estrutura urbana necessária...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Então está proposto o texto do Art. 8º, que ficaria com a seguinte redação:

"A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado a financiar a aquisição de terrenos, construção e compra da moradias, bem como implantação da infra estrutura urbana."

Os Srs. Constituintes que a aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovada, com uma manifestação em contrário.

Passamos ao destaque requerido para as primeiras expressões **nunca inferior a 40%**.

O SR. CONSTITUINTE (Não Identificado): – Sr. Presidente, permita-me sugerir que do mesmo modo que este Plenário, democrático, soberana-

mente acatou, também reconhecendo a falha, a alteração do **caput** do art. 8º, que diante da declaração do Sr. Relator de que foi um erro ou um engano, limitando-se exclusivamente às cidades de pequeno e médio porte, que pelo menos se incluía a cidade de pequeno e médio porte como era a intenção.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência considera integrante do texto a expressão "também médio porte".

Em votação a proposta do Constituinte Luís Roberto Ponte para suprimir a expressão **nunca inferior a 40%**.

Em votação.

Concedo a palavra ao Constituinte Luiz Marques para fazer a chamada nominal.

Respondem à chamada e votam **Sim** os senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Luís Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Votaram **Sim** 9 Srs. Constituintes e **Não** 5.

Fica mantido o texto original, conforme proposta do Relator.

Requerimento para votação em destaque para o Art. 9º Requerente Luiz Roberto Ponte e Luiz Marques.

Concedo a palavra aos nobres Constituintes a fim de que esclareçam se o pedido é no todo ou em parte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – No todo.

O SR. CONSTITUINTE LUIZ MARQUES: – No todo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Queria esclarecer, para minha interpretação de texto, aos Constituintes aqui presentes que, uma vez aprovado este Art. 9º, os equipamentos pesados e munição dos militares terão que ser transportados das regiões em que estiverem para um raio de 10 quilômetros para todas as cidades onde estiverem próximos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de esclarecer que é o treinamento...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O texto é que esclarece, não é a intenção.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Os campos de treinamentos, de tiro ao alvo, de bombas, de canhões, metralhadoras.

Este foi o sentido. Como exemplo gostaria de citar as cidades como Juiz de Fora e Nilópolis, em que combates estão se travando no centro da cidade, pondo em risco a vida das famílias, depredando, jogando pedras no chão e a qualquer momento poderão explodir cidades brasileiras, como Porto Alegre e outras.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Para esclarecimento dos Srs. Constituintes: os depósitos de munições e armamentos pesados, que estiverem a mais de 10 quilômetros da cidade,

serão aproximados, segundo impõe a redação, que diz o seguinte;

Art. 9º Os campos de treinamento e instrução militar onde sejam utilizados armamentos e munições pesadas serão localizados num raio de dez quilômetros de distância dos centros urbanos.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Perfeitamente, para não acontecer como o Forte de Copacabana. Copacabana tinha um forte e foi preciso usar a força para retirá-lo de lá. Foi desativado pela população.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero esclarecer porque isso pode até ser uma questão de segurança nacional. Todos os armamentos e depósitos de munição das Forças Armadas que estiverem a mais de 10 quilômetros das cidades brasileiras, serão aproximados para um raio de 10 quilômetros. É determinante o texto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Nelson Friedrich.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Sr. Presidente, há uma emenda do Constituinte Luís Roberto Ponte que suprime esse artigo. E a melhor coisa que podemos fazer neste momento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Há também a do Constituinte Luiz Marques. Em votação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, eu gostaria de mudar o texto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não foi requerido nenhum destaque com essa finalidade, porque foi decidido por esta Subcomissão que não haveria emenda aditiva, nem de qualquer outra ordem...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Acabou agora de fazer isso! O Constituinte Manoel Castro não tinha proposta e foi solicitado que se mudasse o texto...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Foi um acordo unânime de retificação de texto. A Presidência não recebeu nenhum requerimento...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Foi um requerimento verbal do Constituinte Manoel Castro e também eu faço um requerimento verbal, solicitando a mudança do texto, ou seja, a correção do texto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência acolhe o requerimento do Relator e submete ao Plenário, excepcionalmente, como já feito anteriormente, a decisão de modificação do texto deste art. 9º sem o prejuízo do destaque requerido.

Em votação.

Os Srs. Constituintes que o aprovam queiram permanecer sentados. (Pausa.)

Aprovado, com uma restrição.

Solicito ao Sr. Relator o texto.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – "... Os campos de treinamento e instrução militar onde sejam utilizados armamentos e munições pesadas serão localizados fora do raio de dez quilômetros de distância dos centros"

Sr. Presidente, fica melhor assim:

"Os campos de treinamento ou instrução militar, onde sejam utilizados armamentos, depósitos e munições pesadas, serão localizados num raio nunca inferior a dez quilômetros de distância dos centros urbanos".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação o texto proposto pelo Relator. Aprovado.

Passamos ao requerimento de destaque relativo ao art. 9º dos Constituintes Luís Roberto Ponte e Luiz Marques que propõe a supressão no seu todo.

Em votação.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Peço a palavra, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Concedo a palavra ao nobre Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, eu também não fiz o pedido porque já tinha conhecimento, por parte dos colegas Constituintes, da exclusão desse artigo. Compreendemos, inclusive foi esclarecido pelo Relator, de que foram formulados, pedidos, inclusive por outros Constituintes, alegando que as Forças Armadas não estavam cumprindo o distanciamento.

Acontece, Sr. Presidente, em primeiro lugar: acho que se as Forças Armadas continuarem desprezando a Constituição e o espírito das leis brasileiras, que já prevê, porque a legislação urbana já prevê até coisa mais simples, a legislação de pedreiras, por exemplo, é muito exigente em relação às áreas urbanas. Então, evidentemente, que as Forças Armadas – a quem cabe o papel de defesa da Constituição – não seria a primeira a agredir. E poderia sugerir um outro procedimento, dizer que isso chegou a ser discutido nesta Subcomissão. Acho que uma visita de um grupo de Constituintes aos Ministros das Forças Armadas ajudaria a esclarecer isso porque o texto, mesmo com alteração do nobre Relator, continua impreciso. Um raio de dez quilômetros de distância dos centros urbanos; o que ele está classificando aí como centro urbano? E a parte, central da cidade? Porque em algumas áreas urbanas aqui. Sr. Relator, como São Paulo, Recife e outras, teríamos dificuldades em se ter uma área de dez quilômetros, porque os municípios são conturbados de tal natureza que não há dez quilômetros de distanciamento um do outro...

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Não estou falando para o Exército ou a Aeronáutica saírem do centro da cidade. Não! Estou especificando o armamento, os depósitos de explosivos e o treinamento militar que tem que ser fora da cidade. Eles podem permanecer no centro da cidade, o pelotão, tudo dentro da cidade, mas o treinamento, o depósito têm que ser fora da cidade. Quando forem treinar tiro ao alvo, explodir, dar tiros de metralhadora, de canhão que isso seja feito fora da cidade. O equipamento militar pode ser dentro da cidade, mas o treinamento é que deverá ser feito num raio superior a dez quilômetros. A minha proposta é nesse sentido. Não quero que o Exército saia do centro e que vá constituir novos pelotões, não, ele pode ficar lá. Mas, na hora do treinamento que ele vá treinar fora da cidade.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – A única questão é a seguinte uma Constituição que expressa isso vai demonstrar o seguinte: que o Poder Legislativo tem que ser respeitado, o Poder Executivo, e todo o mundo, pelas Forças Armadas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação requerimento de destaque para o art. 9º que propõe a supressão, na sua totalidade, requerido por Luis Roberto Ponte e por Marques.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes.

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, José Ulisses de Oliveira, Noel de Carvalho. Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Dálton Canabrava, Luiz Marques, Luis Roberto Ponte. Manoel Castro e Myrian Portella.

Abstem-se de votar o Senhor Constituinte Lael Varella.

Votaram **SIM**, 7 Srs. Constituintes.

Votaram **NÃO**, 6 Srs. Constituintes

Abstenção 1.

Não alcançou o **quorum** qualificado exigido para ser rejeitado. Permanece como está.

O Presidente já proclamou o resultado; não há mais oportunidade de corrigir.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente gostava de fazer uma proposta para suspender por 5 minutos a votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Presidente submete a votação o requerimento do Constituinte, os que estiverem de acordo permaneçam sentados os que não estiverem manifestem-se. (Pausa.)

Aprovado.

A reunião está suspensa por 5 minutos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estão reabertos os trabalhos. A Presidência convoca os Srs. Constituintes a tomarem assento para o prosseguimento dos nossos trabalhos.

A Presidência deseja corrigir um equívoco cometido na votação do destaque requerido para o art. 9º, feito pelos Constituintes Luis Roberto Ponte e Luiz Marques, que não obteve **quorum** qualificado. Eu tive dúvidas no momento, levantei a dúvida e acabamos tomando a medida equivocada, portanto, quero corrigir. Esta votação teve 7 votos pela aprovação e 6 votos pela rejeição; portanto, não conseguiu **quorum** qualificado para manter o art. 9º no texto. Ele está suprimido.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Nós votamos o destaque. O que ganhou perdeu? Não. Foi aprovado. Ganhamos de 7 a 6.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quero lembrar aos Srs. Constituintes que as votações de matéria constitucional exigem **quorum** qualificado; portanto não conseguindo **quorum** qualificado não alcançou o nível de votação necessário para ser mantido no texto; portanto, fica suprimido.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – O texto já foi aprovado. O texto já tinha sido aprovado.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu quero comunicar também, especialmente ao Relator, que, quando foi aprovado o relatório, o substitutivo, foram ressaltados todos os destaques requeridos. Cada destaque precisa de **quorum** qualificado para ser aprovado e mantido no texto; portanto, não conseguindo, fica suprimido. E matéria regimental. Não há o que discutir.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Há um engano, Sr. Presidente. Foi votado 7 a 6; 7 "SIM", 6 "NÃO".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Eu quero sugerir à Secretária da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, que ofereça, de presente, o Regimento Interno da Assembléia Nacional Constituinte, ao Sr. Relator para tomar conhecimento integral de seu texto.

Prossegue a votação do requerimento em destaque para o art. nº 10, requerido pelos Constituintes Luis Roberto Ponte, Manoel Castro e Myrian Portella.

A Presidência indaga aos Constituintes que requereram destaques sobre questões do art. 10 se o fazem totalmente ou em parte.

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE: – Totalmente.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Total.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, minha sugestão é

no sentido da supressão total, mas eu queria fazer uma colocação que acho importante. Na medida em que nós estamos sugerindo a supressão do art.10, sugestão apresentada pelo eminente Relator, os demais artigos que envolvem a questão metropolitana seguem uma seqüência lógica. Para nós não perdermos tempo, votando cada uma em separado, a minha sugestão é que seja apreciado não apenas a supressão do art. 10, mas eu peço, igualmente, a supressão dos arts 10, 11, 12, 13, 14 e 15.

Eu acho que a questão metropolitana abordada pelo Relator contrariou um ponto que defendíamos de manhã e que foi aprovado por unanimidade contra o voto apenas do Relator, no sentido de que a decisão da região metropolitana fosse vinculada apenas aos Estados; ela continua sendo estabelecida pelo art. 10, por lei complementar, significando que ela é competência da União, como ainda no art. 13 a lei estadual iria falar sobre a competência da região metropolitana, o que nos parece, ao lado de outras considerações, como o detalhamento do que é assunto de interesse metropolitano ou não e a posição também da criação de um outro nível de governo, que é a consequência imediata, inclusive, na realidade há uma certa incongruência, porque o art. 12, a região metropolitana como está proposta passa a ser mais um poder, mais uma esfera de competência, a nível de poder de Estado, no seu sentido genérico, não apenas da esfera estadual, municipal e a federal, mas teríamos, também, a esfera metropolitana.

Em assim sendo, minha proposição – parece-me que os companheiros endossam esta postura – é de que sejam suprimidos todos os artigos referentes à área metropolitana.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência comunica que tem requerimento sobre a mesa pedindo a supressão total dos arts. 10,11, 12, 13, 14 e 15 o que confere como que acabou de ser requerido.

Concedo a palavra ao Constituinte Assis Canuto, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Sr. Presidente, em caso de haver a supressão coletiva desses artigos, quero

crer que teríamos que fazer um novo substitutivo para este assunto de área metropolitana, embora incluído na questão urbana, é um capítulo à parte da questão urbana. Não podemos, no meu entendimento, aprovar um texto constitucional, um substitutivo que não contenha nada sobre área metropolitana e nos temos aqui a questão urbana e a questão metropolitana e a questão do transporte. Quer dizer, se houvesse tempo, poderia ser cada um desses títulos para uma Subcomissão específica. Como no caso do Regimento, por decisão do Presidente da Constituinte, quando o Relatório não lograr aprovação e, pelo Regimento, o Relator teria que ser substituído, mas o Presidente decidiu em contrário, que o Relator faria outro relatório, então se nos, realmente, excluirmos coletivamente estes artigos, nós teremos que fazer outro. O Relator tem que fazer outro para nós discutirmos, porque a questão metropolitana é um título a parte da questão urbana, embora não se consiga nada, em termos de Constituição, mas não podemos, nada e independente de nada, tudo depende de uma constituição.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, nós hoje à tarde,

das duas uma: ou os companheiros Constituintes que participaram da reunião de hoje à tarde tinham uma posição à tarde e outra agora à noite, ou então, efetiva e lamentavelmente, o Sr. Relator não conseguiu expressar o sentimento do grupo, porque ele foi voto vencido sozinho.

Então, nessa medida, outras Comissões come a que trata dos Municípios, do Estado, competência do Estado, do Município e da União, aborda a questão metropolitana, como nos pode remos ainda apresentar, já que ele foi supresso em nível da Comissão Temática. A nossa sugestão a nossa supressão é para que não atrapalhe mais ainda o que esteve em votação ou obrigar o Relator, tanto da Comissão Temática como ainda no futuro da Comissão de Sistematização a aborda uma questão tão controversa e que não expressa, neste instante, inclusive estou aqui e quer colocar uma questão muito importante: se os Constituintes que voltaram hoje à tarde com reação a esse assunto, que se posicionaram de uma forma e agora se posicionam de outra, realmente isto vai criar um clima insustentável em termo de que nós não sabemos realmente onde vamos chegar, porque uma coisa é ceder em função de um acordo, a outra foi o posicionamento coletivo adotado hoje à tarde. O pensamento do Relator não expressa esse sentimento. Então, acha que a única posição condigna em relação a este assunto seria a supressão desses artigos.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Presidência esclarece a questão de ordem leveis toda pelo Constituinte Assis Canuto e pelo Constituinte Manoel Castro.

Esta Comissão decidiu não acolher nenhuma emenda e nenhum destaque substitutivo, aditivo ou modificativo, portanto, não tem destaque substitutivo, aditivo ou modificativo; assim, não tem procedência o requerimento ou a questão de ordem. Nós temos na mesa apenas requerimento para destaque supressivo.

Em votação a supressão total do art. 10.

Com a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte, para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS

ROBERTO PONTE: – Primeiro, uma questão de ordem: se V. Ex.^a vai colocar em bloco, à luz dos esclarecimentos da questão de ordem colocada pelo Constituinte Manoel Castro...

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Nós temos sobre a mesa requerimentos individuais; embora tratando-se de um capítulo inteiro, nós temos requerimentos individuais artigo por artigo.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Sr. Presidente, peço a palavra para encaminhar a votação. Eu gostaria de lembrar aos meus prezados colegas que ainda há uma contradição no art. 12 que menciona aglomerados urbanos sem definir o que é; quer dizer, no art. 10 diz-se que a Lei Complementar vai estabelecer o que é região metropolitana e lá no art. 12 já fala em região metropolitana e aglomerados urbanos, exatamente porque ficou uma coisa sem definição. Então, ficaria, realmente, no contexto, uma redação extremamente comprometedora.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de

Oliveira): – Eu gostaria de contraditar o nobre Constituinte Manoel Castro que vários artigos anteriores que tiveram o consenso geral como usucapião, os art. 1º, 2º e 3º que o Sr. Constituinte Manoel Castro aprovou, redigiu, colaborou, inclusive, com a redação ele mesmo veio aqui há pouco e fez emenda supressiva, duas, três, em artigo que ele ditou e que há artigos aqui que tiveram o consenso geral, por unanimidade; vieram aqueles constituintes que votaram, que participaram, vieram aqui agora apresentar emendas supressivas. Assim, a região metropolitana deu uma tendência geral. Muito bem. Houve um voto discordante, mas eu me admiro muito do nobre Constituinte Manoel Castro porque ele tem memória viva, límpida com relação ao metrô, mas tem memória curta, um esquecimento muito rápido com relação aos arts. 1º, 2º e 3º sobre usucapião. Esta minha proposta é baseada, copiada, repetida, da Comissão Afonso Arinos. Então, não estou sozinho nessa. As Comissões Afonso Arinos, vão lembrar mais uma vez, foi constituída de 50 notáveis. Eles ficaram um ano elaborando essa proposta de emenda à Constituição; então, não estou errando sozinho; se errei, não errei sozinho.

Acontece que durante toda a discussão de região metropolitana foi citado várias vezes nos debates públicos, esteve aqui o prefeito de Curitiba, Roberto Requião, que propunha uma coisa muito mais avançada do que eu, ele propunha Prefeito Metropolitano; propunha Câmara de Vereadores Metropolitana e, naquela época, lembro-me muito bem, o Constituinte Manoel Castro apartou, questionou e aprovou várias das propostas do

prefeito Nei Requião, de Curitiba, e agora ele vem pedir supressão total da minha proposta?

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO: – Nobre relator, em primeiro lugar não é verdade que eu tenha apoiado Roberto Requião; em segundo lugar, quando nós concordamos à tarde foi em função de consenso. Nós abrimos mão de pontos de vista pessoais com relação a uma série de questões em nome do consenso. Quando V. Ex.^a quebrou este consenso, alterando, tirou de mim e de outros companheiros a obrigação de votar naqueles pontos aprovados por consenso, porque se V. Ex.^a não respeitou o consenso onde em situações em que V. Ex.^a foi voto único, aí diferente. Então, evidentemente, eu me senti à vontade de sugerir determinados trechos isoladamente, assim mesmo, reduzindo em parte, para não zerar, por que a rigor, minha proposição seria a de rejeitar o relatório de V. Ex.^a Como eu não consegui fazer isto, então, dentro do atendimento geral, eu votei alguns artigos, mesmo me posicionando pessoalmente contra este ou aquele detalhe, tentando um sentimento de grupo, porque aqui não estou somente colocando pontos de vista pessoais. Eu não sou dono da verdade. Posso errar, mas quero errar, tentando acertar.

No caso específico de V. Ex.^a vou dizer, só para concluir o seguinte: Eu terei o prazer e vou ter o trabalho de mostrar a V. Ex.^a que o texto que aqui está e o relatório de Afonso Arinos não são os mesmos. V. Ex.^a tentou usá-lo como ponto de referência, mas, infelizmente, distorceu parte dele, porque tenho certeza de que o Comitê Afonso Arinos não cometera erros primários como esse de misturar a questão urbana, a área metropolitana num artigo e aglomerações em outra, sem tentar incluir tudo no mesmo bolo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Concedo a palavra ao Sr. Constituinte Lael Varela.

O SR. CONSTITUINTE LAEL

VARELLA: – Sr. Presidente, caro amigo colega Constituinte Manoel Castro, eu gostaria de fazer uma pergunta simples. Quando um Constituinte pega uma questão de ordem ou pela ordem, na forma que bem entender, o Relator tem, depois, tantos minutos para falar e depois o Constituinte, o mesmo Constituinte pode voltar outra vez, ficar rebatendo a noite inteira?

Eu gostaria que se respeitasse o regulamento, se ele não permitir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Nos casos em que é citado nominalmente, isso é reconhecido como uma deferência normal.

O SR. CONSTITUINTE GERSON

MARCONDES: – Sr. Presidente, eu gostaria de lembrar aos companheiros constituintes da importância deste artigo. Não tem cabimento nós aprovarmos o projeto substitutivo, aprovarmos um relatório importante de uma subcomissão que trata da problemática urbana e nele não estar consignado a questão das regiões metropolitanas. Só por isso nós já poderíamos até refletir muito sobre o posicionamento com relação ao voto.

Eu entendo que algumas coisas precisam até ser mudadas ou poderão ser mudadas e nós vamos ter esta oportunidade de mudá-las. No todo a colocação não é ruim. Ele define a região metropolitana, cita a lei complementar, estabelece os

trabalhos e os serviços afins, entendem e voto pela aprovação e pela manutenção total desse artigo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação o destaque para votação em separado do art. 10, para a supressão total.

O SR. CONSTITUINTE (José Ulisses

de Oliveira): – Uma questão de ordem, Sr. Presidente: se não passar, se não for aprovado o art. 10, que todos os outros serão prejudicados; então, não há como votar um. Ou se vota todos ou não se vota nenhum. porque um é consequência do outro; então, minha proposta, Sr. Presidente, é colocar-se todos em bloco, porque um trata do outro.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Há requerimento em separado para cada um deles.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL

CASTRO – Sr. Presidente; eu me permitiria sugerir, se fosse possível, que cada um dos apresentadores de destaque se posicionassem. Do meu ponto de vista pessoal, eu entendo que ou nós colocamos tudo ou então eu abro mão, porque não adianta discutir o que está errado. É a premissa. A questão da região metropolitana definida pela União, da forma que está enfocada no art. 10, prejudica todos os demais; então os outros podem continuar porque são inócuos. Nós vamos lutar numa comissão e no plenário geral. Então, não vou mais perder tempo aqui discutindo artigo por artigo, porque do meu ponto de vista, e nesse ponto estou de acordo com o Relator – ou aprova tudo ou tira tudo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu

Carneiro): – Os requerimentos foram apresentados pelos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte, Nelson Friedrich.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN

PORTELLA – Eu endosso as palavras do Constituinte Manoel Castro, porque, ou nós votamos em bloco ou deixa como está. O problema é que a questão não foi tratada como deveria e como ficou definido na sessão de hoje à tarde. Como sempre, o Relator não respeita as decisões que nos tomamos, não respeita os debates que aconteceram. De modo que, na medida em que ele deseja fazer a coisa como ele entende ou então copiar do projeto Afonso Arinos, eu sou porque em bloco se rejeite e se suprima. Na Subcomissão de Municípios e Regiões a matéria já foi tratada e espero que tenha sido tratada com maior competência. Se não tivemos a competência para tratar bem aqui remetamos o assunto para a Subcomissão de Municípios.

O SR. CONSTITUINTE NELTON

FRIEDRICH: – Sr. Presidente, eu não sei se o relator está congelando votos, está a fim de esclarecer esta questão ou está a fim de ouvir quem estava com a palavra, porque, inclusive, quero falar e gostaria que ele ouvisse. Nunca vi coisa igual. Estou surpreso.

Quero deixar aqui um registro, porque não vim aqui para brincadeira, não sou membro desta Subcomissão, foi por outra missão, pela Liderança do meu Partido que estou vendo aqui ser rasgado o programa do PMDB – estou falando aos Peemedebistas – e está-se rasgando o que existe de extraordinário conteúdo no Congresso

Nacional do PMDB, realizado no final de agosto, início de setembro do ano passado, sobre a questão urbana.

Estou fazendo aqui uma colocação em cima de princípios e por esta razão, já aproveitei este instante em que saí e levei até rapidamente ao Líder Mário Covas o que está acontecendo aqui. Não por nada, mas porque acho que é obrigação. Além do mais, eu vi aqui manifestações sobre o problema de demagogia. Não sei, nesta altura, qual a diferença entre demagogia e interesse pessoal. Quero entrar na minha questão, porque o Art. 10, realmente, se for aprovado, no mínimo o 11 e aí o meu pedido, não pode permanecer no texto, porque inclusive produz a lei complementar; faz referência sobre os serviços do interesse metropolitano. De repente, vamos ao 13 e diz que a lei estadual disporá sobre a autonomia, a organização e a competência da região metropolitana como entidade pública e territorial de governo metropolitano, podendo atribuir. É uma série de atribuições.

E se nós fomos mais longe, lá no art. 19, compete à União, no inciso VIII, legislar sobre, letra f, regiões metropolitanas, regiões urbanas, microrregiões e regiões de desenvolvimento urbano. Isso aqui é samba do crioulo doido. Sou sincero porque não consigo ser diferente. Os arts. 10, 11 e 13 e outros, e se fomos para o que compete à União, que é exatamente, legislar sobre regiões metropolitanas, uma coisa nega a outra e, na verdade, acaba não ficando o essencial que é o grande compromisso que nós também temos de descentralizar decisões neste País e se deve, realmente, remeter aos Estados toda questão complementar e deixar na Constituição, sim, a questão das normas básicas necessárias, e isto sim, compete à União. Então me parece, até em nome do bom senso, nestas alturas, que era preciso construirmos alguma coisa nova em cima disso. Como é impossível construir algo novo que pudesse sistematizar, hierarquizar, que é a coisa básica em termos de processo legislativo de se produzir leis, é se colocar hierarquia, o que vai no **caput**, o que vai no parágrafo.

Nós começamos falando no art. 10 em lei complementar. No 11 vamos fazer uma série de considerandos sobre serviços de interesse metropolitano; vamos para o 13 falando da lei estadual e depois no 19 colocamos que é a União que vai legislar sobre a questão metropolitana. O acessório está antes do principal, do depois; centraliza na União, desmonta a possibilidade de nós construirmos, realmente, o fato novo que é colocar norma básica, a questão fundamental para a União e deixar os estados onde esta realidade acontece das regiões metropolitanas, das microrregiões, das microrregiões, dos aglomerados urbanos, para atuar sobre isto.

Por esta razão, na parte que me cabe, especialmente no pedido que fiz, acho fundamental, no mínimo, que o art. 11 seja suprimido.

O SR. CONSTITUINTE (José Ulisses de Oliveira): – Gostaria de um minuto só, Sr. Presidente, de lembrar que nós temos uma Comissão de Sistematização para sistematizar todo o sistema jurídico constitucional. Eu tive a humildade de conversar com o relator-geral, Constituinte Bernardo Cabral, conversei com o Senador Severo Gomes que disse assim: "Deputado, eu quero o conteúdo, não

importa se está na frente, no meio. Eu quero o conteúdo articulado. Nós temos uma Comissão de quase 90 membros para fazer isto. Chama-se Sistematização, para sistematizar. Não cabe a V. Ex.^{as} querer fazer já o projeto de constituição. Vocês trazem o núcleo, o fundamento; a ordem não importa. Uma comissão de Sistematização tem juristas que vão elaborar as leis."

Aqui não tem que dizer se é no **caput**, em cima, embaixo não. Nós temos é que saber analisar a substância, o adjetivo, a ordem não importa; esta foi à orientação dos dois relatores que estão acima de mim, que eu não me preocupasse com a forma, mas com o conteúdo e é com o conteúdo e ouvindo a opinião dos Constituintes, aqueles eleitos, não das entidades lá fora, que não tiveram o voto do povo, porque tem uma diferença muito grande. Eu, para elaborar o meu relatório, o meu anteprojeto, eu ouvi aqueles constituintes que foram eleitos pelo povo e não aqueles que ficaram lá fora, que não tiveram o voto, que perderam ou que não tiveram condições de se eleger; então, entre aqueles que vieram aqui apenas sugerir e aqueles que foram eleitos pelo povo, ruins ou tens foram eleitos, esses estão realmente com o poder e eu fico com aqueles, realmente, que têm o poder de elaborar a Constituição, que são os Deputados e Senadores. E em cima das propostas deles é que elaborei meu anteprojeto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Só quero pedir licença para não ficar incluído entre as considerações do Relator.

O SR. CONSTITUINTE (José Ulisses de Oliveira): – Peço desculpas, Sr. Presidente. No início, fiquei surpreso pela forma incisiva com que V. Ex.^a declarou seu voto. Eu, se pudesse votar, como eu gostaria de estar votando nessa hora nesta Subcomissão, a primeira coisa que faria era assinar embaixo da sua declaração de voto.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sobre a mesa, 25 requerimentos sobre a questão tratada nos arts. 10 ao 15.

Como foi sugerido e a Presidência acolhe, votaremos em bloco.

Em votação pela supressão dos arts. 10 a 15. Respondem à chamada e votam **sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto – Expedito Júnior – Gerson Marcondes – Dalton Canabrava – José Ulisses de Oliveira – Lael Varella – Noel de Carvalho – Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **não** os Senhores Constituintes: Dirceu Carneiro – Luiz Marques – Luis Roberto Ponte – Manoel Castro e Myrian Portella.

Votaram **sim** 9 Senhores Constituintes. Votaram **não** 5 Senhores Constituintes.

Fica fazendo parte integrante do texto do relatório substitutivo apresentado os arts 10 ao 15.

Sobre a mesa, requerimento de destaque para a emenda supressiva do art. 18, dos Srs. Constituintes Manoel Castro, Luis Roberto Ponte, Luís Marques, Myrian Portella, Nelson Friedrich.

Sobre o art. 18, para o pronunciamento, se é total ou se é em parte, o Constituinte Manoel Castro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Total.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Total.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS MARQUES: – Total.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Total.

O SR. CONSTITUINTE NELTON FRIEDRICH: – Total, necessariamente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Não havendo nenhuma solicitação para o encaminhamento, coloco em votação.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro e Myrian Portella.

Votaram "Sim" 9 Senhores Constituintes. Votaram "Não" 5 Senhores Constituintes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Fica fazendo parte do texto o art. 18, como foi proposto no relatório substitutivo.

Sobre a mesa requerimento para votação em destaque do art. 19, requerido pelos Constituintes Myrian Portella e Luís Roberto Ponte.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Para suprimir a expressão "Região Metropolitana", porque entendemos que assim estaremos criando uma nova entidade geopolítica brasileira, estaremos dando a capacidade de legislar sobre as regiões metropolitanas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Art 19, parágrafo único: Suprimir do texto "Regiões Metropolitanas".

Para suprimir o Item III, do art. 19: "Dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual."

Com a palavra o nobre Constituinte Luís Roberto Ponte, para encaminhar a votação.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Obviamente, minha restrição não é quanto a não se dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual. Não compete à União,

mas aos municípios, aos Estados, a todas as entidades públicas que tenham a responsabilidade de conferir transporte coletivo. De mais a mais, colocar no texto constitucional "compete à União dar prioridade", se é prioritário é uma coisa; dar prioridade fica a critério ou não, e não afirmativo. Portanto, requeira a retirada, pois não é o local adequado para se consignar uma prioridade sobre o transporte coletivo.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação o requerimento de destaque da Constituinte Myrian Portella, que suprime do texto "regiões metropolitanas", expressão que está contida no parágrafo único do art. 19.

Respondem à chamada e votam **Sim** os senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulysses de Oliveira, Lael Varella, Noel de Carvalho e Paulo Zarzur.

Votam **Não** os senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Luís Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella e Sérgio Naya.

Votaram "Sim" 8 senhores Constituintes. Votaram "Não" 6 senhores Constituintes.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Fica então mantida no texto a expressão "regiões metropolitanas", contida no Parágrafo único do art. 19.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Quero esclarecer, Sr. Presidente, que também neste artigo tínhamos feito acordo com outro texto. Inicialmente o Relator chegou a dizer que era apenas na questão metropolitana. Não entrei em detalhes, porque não estou discutindo quem está certo e, sim, o que é certo. Mas no art. 20, mais uma vez, o Sr. Relator distorceu o acordo em relação ao que foi firmado nos entendimentos entre nós, durante os debates de ontem e de hoje, onde foi proposta uma nova redação. Sendo assim, por uma questão de coerência, voto pela supressão.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, além de a redação estar totalmente equivocada até em concordância, é absolutamente ridículo se pretender que se faça um quilômetro de rodovia de acesso a uma cidade e se ter que pedir autorização ao Congresso Nacional. Minha proposta é tirar a parcela toda descritiva, que termina com "um e outros", numa Constituição, para ficar simplesmente "implantação de obras federais que a lei determinar", remetendo naturalmente a uma legislação, pelo menos para tentar corrigir a verdadeira aberração que aí se encontra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Constituinte Sérgio Naya.

O SR. CONSTITUINTE SÉRGIO NAYA: – Sr. Presidente, o Sr. Relator há de convir que o que ficou acertado foi a expressão "grandes obras".

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Foi colocado "grandes obras e o impacto econômico no ambiental". A redação foi completamente diferente.

Com a palavra o Constituinte Assis Canuto, para uma questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – **Data vênua**, vou encampar a propositura do Constituinte Luís Roberto Ponte, porque acredito que, suprimindo os adjetivos e outras coisas – "a implantação de obras federais que a lei determinar" – poderemos, aí sim, classificar melhor tais obras, inclusive do ponto de vista do valor econômico, social e outros. Encampo a proposta.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira) – Sr. Presidente, como V. Ex.^a já foi magnânimo, várias vezes, com a votação, proponho que se deixe integrar ao texto, coloque-se em votação, mudando o trecho "grandes obras", que foi o combinado, mas omitido. A redação foi muito rápida, não houve revisão. Gostaríamos que o Sr. Presidente colocasse em votação a proposta que foi avançada de ser "grandes obras", para o Plenário decidir.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Quando for um equívoco do texto ou qualquer

coisas desse gênero, acolhem todas as propostas. Mas, neste caso, trata-se de emenda substitutiva. Esse Plenário decidiu que não aceitava tal circunstância. Agora, vai aceitar?

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Já mudamos outras vezes, Sr. Presidente. Não estamos oferecendo regimentalmente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Aproveito a declaração do Relator para deixar bem enfático que não está sendo observado o Regimento.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Sr. Presidente, peço a palavra para uma questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) – Tem V. Ex.^a a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Já houve exceções as mais variadas, aqui. Faço um apelo aos nobres colegas. Aquele assunto, que também havia sido aprovado por unanimidade, a inclusão nas disposições transitórias de um artigo que permite corrigir uma grande distorção que existe no País, que fosse também analisada a possibilidade de inclusão, porque não é nada mais do que uma exceção. Concordo com a proposta do Relator, que se modifique esse trecho, mas também remeto a que se faça como tinha sido aprovado, por unanimidade, com exceção do voto do Relator, que seja incluído também aquele artigo nas disposições complementares.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, uma questão de ordem. Seria abrir um precedente, que não acho que vá contornar, porque todos gostaríamos de acrescentar alguma coisa, se não tivéssemos oportunidade. Se ficou decidido pelo Plenário que todos os destaques seriam supressivos, não vejo como se possa dirigir um novo artigo. Vamos para a temática. Tudo não foi remetido para lá?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Coloco em votação o requerimento do Relator, que propõe uma emenda substituindo o texto do art 20 por um novo texto. Está em votação. Quem estiver de acordo, permaneça como está. Caso contrário, manifeste-se. Repito: submeto à votação do Plenário a proposta do Relator de fazer emendas modificativas do texto do relatório, aprovado com os destaques requeridos em tempo oportuno. Este não foi requerido. Não havia possibilidade, porque a Comissão decidiu não acolher. De modo que estou submetendo agora à votação, contrariando a decisão que a Comissão tomou anteriormente, a modificação do texto apresentado, a requerimento do Relator. Quem estiver de acordo com a modificação do texto do art. 20, permaneça como está. Quem não estiver de acordo em modificá-lo, manifeste-se.

Em votação. (Pausa.)

Aprovado por maioria absoluta, com três votos contrários.

A Presidência está aguardando o texto final.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Fica assim a redação final:

"Art. 20. Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para: implantação de obras federais de grande porte, de cons-

trução de estradas federais, porto, aeroporto, barragem, ferrovia, conforme a lei determinar."

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência submete a votação à proposta do novo texto do Item 1 do art. 20, conforme apresentado pelo Relator. Quem estiver de acordo, permaneça como está. Quem não estiver, manifeste-se.

Em votação. (Pausa.)

Votaram a favor, 9 Senhores Constituintes. O texto permanece conforme foi proposto pelo Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Ainda permanece sobre a mesa requerimento do Constituinte Manoel Castro, pela supressão total do art. 20.

Em votação.

Respondem à chamada e votam **Sim** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luís Roberto Ponte, Noel de Carvalho, Paulo Zazur e Sérgio Naya.

Votam **Não** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Manoel Castro e Myrian Portella.

Votaram **Sim** 10 Senhores Constituintes e **Não** 4.

Fica mantido no texto a proposta do Relator.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, pela ordem. A minha questão de ordem é que coisas como essas não ocorressem mais no Plenário. Temos que nos conscientizar que estamos aqui escrevendo uma Constituição. O que parece é que estamos escrevendo uma Constituição em cima da perna, não é do modo como a população brasileira espera de nós. Estamos fazendo algo como se estivéssemos brincando de escrever a Constituição.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Quero responder à Constituinte Myrian Portella que temos as duas outras grandes comissões, temos o plenário. Na outra semana iremos para outra comissão, tudo que está aqui já foi revisado.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, eu gostaria de responder ao Sr. Relator.

Se nós formos com esse tipo de pensamento, que testemunho nós vamos dar? Que somos uns incompetentes, que tudo estamos remetendo para a Temática ou para a Sistematização. Temos que fazer a coisa com toda seriedade que requer o momento histórico. Estamos fazendo uma Constituição, não podemos brincar de fazer a Constituição.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Sobre a mesa requerimento para a votação de destaque, emenda supressiva relativa ao artigo 25, dos Constituintes Manoel Castro, Myrian Portella, Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – O art. 25 está baseado, em grande parte, nas intervenções pessoais que eu fiz sobre a questão do transporte. Tentei defender um ponto de vista, abri inclusive algumas concessões para incorporar assuntos que sou a favor, inclusive pratiquei, como a desobrigação de pagamento de tarifa para

a idade superior a 65 anos, embora ache que isso seja matéria constitucional.

O texto foi alterado várias vezes, inclusive o último texto que nós fizemos, procurando incorporar as contribuições de todos os companheiros. Não vou me desgastar mais com detalhes, porque me parece que o ponto básico, que é a essencialidade desse serviço foi considerado, mas o aspecto técnico, o aspecto operacional – para o qual chamo a atenção dos Srs. Constituintes, pela experiência pessoal que tenho sobre esse assunto – eu propus que fosse retirada a palavra "concessão" e "autorização". Deixei exclusivamente o contrato. Admitiria inclusive que a questão de permissão pudesse permanecer na medida em que ela atenderia algumas situações especiais, mas a manutenção da concessão ou da autorização nos termos que foram colocados, contrariamente ao meu ponto de vista, acho que ao lado de não corresponder aos anseios de todos aqueles que militam nesse setor de transporte urbano, ele também irá contribuir significativamente para que esse sistema, que é de muitas conseqüências de desorganização e outros princípios, continue sendo prejudicado com a presença do instrumento de concessão que não se justifica mais ser utilizado em áreas urbanas.

Portanto, numa tentativa conciliatória, eu proponho, por um mínimo de coerência, que essa Subcomissão exclua a palavra "mediante concessão e autorização", excluindo desse texto essas duas expressões.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – O Constituinte Luiz Roberto Ponte propõe a supressão do artigo 25, nos seus §§ 2º e 3º.

Proponho que seja iniciada a votação pela supressão dos §§ 2º e 3º, do Constituinte Ponte e da Constituinte Myrian Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Em que pese todo o respeito que tenho pela pessoa idosa, não acho que seja matéria constitucional nós colocarmos aqui a isenção do idoso. Eu sou pela supressão do § 2º.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Acho que colocar na Constituição "vale-transporte" é uma palavra usada numa legislação que foi feita e é outra das coisas impensadas. Que alguma coisa possa ser feita para reduzir, subsidiar uma parcela de transporte das camadas menos protegidas claro que estamos todos de acordo, mas não quer dizer que tem que ser por esse instrumento, nem está definido o que vem a ser.

Depois, o § 2º, não acho que seja matéria constitucional e não acho que essa seja a única camada da população que venha a merecer a isenção. De mais a mais, se estamos pensando aqui sobre aspectos sociais certamente não é um porte de idade que configura essa necessidade que todos queremos. Além de obviamente não ser matéria da Constituição.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Se tem uma matéria que é constitucional é o vale-transporte, é a isenção para as pessoas. Porque, com relação ao vale-transporte, umas cidades cobram e outras não, uma isenta, 2% ou 3%, a idade é a mesma coisa, uma maior que a outra. Quando há várias leis no Brasil conflitantes, estaduais ou municipais, recorre-se ao Su-

premo Tribunal Federal para dirimir e uniformizar as leis. Também com relação a essa isenção para as pessoas idosas com o vale-transporte, vamos também uniformizar para todo o Brasil. O vale-transporte, como está agora pelo Ministério dos Transportes, já existe mas não é obrigatório, e também a isenção só tem em 3 ou 4 cidades do Brasil; então, vamos estender isso para todo o País como lei obrigatória, lei maior. Essa é uma das grandes justiças sociais.

Admiro certos Constituintes que pregaram durante 1 mês a desapropriação para atender às pessoas carentes, a distribuição de terra, tirar as favelas, e depois, quando na hora concreta de assinar uma lei que vai beneficiar diretamente vota contra. É a maior incoerência vai da anarquia da esquerda à extrema direita.

A SR. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – Sr. Presidente, eu gostaria de responder, porque entendo que o Sr. Relator está se referindo a mim.

Defendi a desapropriação, defendi o usucapião, defendi a limitação da propriedade da área urbana e vou continuar defendendo. Quero que tudo isso seja consignado na Constituição. Eu não reflito nenhuma incoerência nisso, acho que é pequeno estar aqui consignado, é como o Constituinte Ponte falou: por que não o deficiente, por que não tantos outros que precisam? E por que 65 anos? Por que o idoso na Constituição? Acho que a Constituição é a lei maior é o estatuto maior do País, nós temos que tratar das grandes questões que não foram tratadas aqui.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – A velhice não é coisa importante, não?

A SR. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA: – E isto por teimosia de V. Ex.^a. Porque discutimos, trouxemos aqui todas as entidades, as organizações, as associações comunitárias e nada foi aproveitado. Não foi aproveitada nenhuma sugestão, não foi aproveitada nem uma emenda, não foi aproveitada nada. Agora querer preencher e recheiar com o óbvio, eu não aceito e nem voto. E não aceito ser chamada de incoerente, porque a minha posição é ser coerente desde o primeiro momento que aqui cheguei.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação a supressão dos §§ 2º e 3º do artigo 25.

Vamos proceder à chamada.

(Procede-se à votação.)

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Quero fazer declaração de voto, Sr. Presidente. Eu voto Sim, para manter uma coerência na defesa de determinados princípios, com relação aos meios de transporte. Mas quero esclarecer que dou razão ao Constituinte Roberto Campos, conversamos mais aprofundamento, porque na intenção de tentar resolver o problema daqueles usuários que não podem pagar o transporte, buscamos a solução do vale-transporte por saber da extrema má vontade, da extrema dificuldade de resolver esta questão via subsídio. Mas, efetivamente, do ponto de vista, de uma técnica, não só legislativa mas também que devemos defender na Constituição os conceitos, o vale-transporte é um instrumento. O conceito que deverá ser defendido é outro. Mas, já que estamos com relação a este documento, no item final, terminou ficando uma redação toda ruim. Eu vou manter Sim para alterar, a nível da Comissão, uma nova

proposta que possa então retratar a intervenção constitucional nessa importante questão do transporte.

(Continua a votação.)

Respondem à chamada e votam **SIM** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Manoel Castro, Noel de Carvalho, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votam **NÃO** os Senhores Constituintes: Dirceu Carneiro, Luiz Marques, Luiz Roberto Ponte e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Resultado da votação:

SIM: 10

NÃO: 4

Estão então mantidos os §§ 2º e 3º do art. 25.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, eu já tinha feito a defesa, mas quero esclarecer que o Constituinte Gerson Marcondes com quem conversava aqui há pouco e foi levantada uma questão que eu quero esclarecer aos demais Constituintes, que não é procedente. Todos sabemos que quem pode mais pode menos. Não precisa ser colocado a nível de Constituição se está dito que o poder de gerenciamento é do Poder Público, não tem porque autorização. Autorização pode ser dada. Todos nós sabemos, e sabe ele, que já foi Secretário tantas vezes, e que para dar autorização não precisa entrar na Constituição. Porque é inerente ao Poder Executivo. O Prefeito tem o poder de dar autorização. Então não tem porque constar a palavra autorização. Ela chega a ser ridícula quando colocada aí. O problema da concessão é um problema de instrumento que favorece aos empresários, que no sentido de transporte urbano passa a ser desnecessária porque é um sistema muito mais complicado para se resolver. Porque as garantias contratuais são muito maiores. O que queremos é simplificar, é modernizar este instrumento. Então a supressão da palavra concessão se justifica do ponto de vista legal. Quanto ao problema da autorização, ela pode ser dada, todos sabem disso. Se ele foi Secretário Municipal, ele sabe que o Prefeito pode dar autorização, independente disso, porque constitucionalmente já é poder do Executivo dar essa autorização.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Sr. Presidente, pela ordem. Eu fui citado nominalmente e gostaria de responder à citação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Entendemos a colaboração do nobre companheiro Constituinte, na sua colocação, quando pede a exclusão das palavras concessão e autorização do art. 25. Nós entendemos, e ele nos citou nominalmente, na condição de Secretário de Planejamento vivenciamos esta problemática no transporte urbano. E é por isso mesmo, Sr. Constituinte, que entendemos que já que o art. 25 estabelece e especifica, entendemos que muitas são as situações em que se depara o Poder Público. Muitas vezes um dirigente de órgão público é levado a situações que tem até de autorizar em caráter precário, muitas vezes, por um

período definitivo, e, neste caso, não seria mais uma permissão ou um contrato, muito embora saibamos que é muito mais abrangente. Acho que estas palavras autorização, neste contexto, bem como a concessão, são oportunas. É por isso que propusemos a manutenção de todo este artigo. Aliás é aquele velho ditado, o que abunda não prejudica.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação a supressão da expressão "mediante concessão e autorização".

Respondem à chamada e votam **SIM** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Expedito Júnior, Gerson Marcondes, Dalton Canabrava, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques, Paulo Zarzur e Sérgio Naya.

Votaram **NÃO** os Senhores Constituintes:

Dirceu Carneiro, Luiz Roberto Ponte, Manoel Castro, Myrian Portella e Noel de Carvalho.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Cardoso): – Votaram SIM, 9; NÃO, 5.

Ficam mantidas as expressões "mediante concessão" e "autorização".

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Um momento só. Eu gostaria de fazer uma proposta, mais um pedido ao nosso querido Presidente, ele que já foi magnânimo várias vezes.

Eu gostaria de solicitar ao Presidente, relativamente, ao art. 3º, quando o relator foi voto vencido, naquilo que se lê ou de financiamento, e ficou só: toda a moradia adquirida através de usucapião ou doação. Então todos estes parágrafos, 1º 2º, 3º e 4º morreram, não têm mais sentido, praticamente.

Eu gostaria que se colocasse em votação a retirada do art. 3º com todos os seus parágrafos, porque ele perdeu o seu sentido, porque doação e usucapião já acabou, não existe mais. Então não tem mais abrangência nenhum o artigo.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o nobre Constituinte.

O SR. CONSTITUINTE GERSON MARCONDES: – Acho, Sr. Presidente, que o nosso querido Relator, dado o avançado da hora, esta se perdendo um pouco. Isto é matéria vencida, todos votamos, cada um votou, de forma que esta matéria me parece totalmente fora de prazo. Proponho que se mantenha, naturalmente, a forma devidamente votada.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Estou fazendo este pedido, porque fiz o articulado baseado no núcleo do financiamento.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A questão de ordem levantada pelo Constituinte Gerson Marcondes será decidida pela Presidência. Em função do que discutimos aqui e já aprovamos acolho a questão de ordem, é matéria vencida. Eu quero, contristado e constrangido, encerrar

a reunião, pelo texto aqui produzido. No entanto sinto-me gratificado pela convivência amável dos Constituintes. Dispensar a leitura da redação. Não quero ouvi-la.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Para uma questão de ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Pois não.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Eu gostaria de submeter a V. Ex.ª, para que V. Ex.ª submetesse ao Plenário, um voto de louvor e de reconhecimento pelo apoio, colaboração, desprendimento e abnegação da Secretaria da Comissão, dos Assessores, dos auxiliares, do Pessoal de Apoio, e dos funcionários da Terceiro-Secretaria do Senado que conviveu conosco durante esta jornada, e nos seus respectivos níveis muito contribuíram para o bom andamento dos trabalhos desta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – A Presidência acolhe esta questão de ordem. (Palmas.)

Com a palavra o Constituinte Luís Roberto Ponte.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – Eu tinha proposto anteriormente, e V. Ex.ª disse que no momento azado haveria de ser colocado novamente, aquela cobrança de coerência, no sentido de que já que aditou novos fatos, contrariamente ao Regimento, em diversos artigos, que também seja aditado aquilo que tinha sido aprovado por unanimidade, com exceção do voto do Relator, que não foi incluído no seu relatório, que é exatamente um artigo nas Disposições Transitórias, conforme emenda que está posta sobre a mesa.

Primeiro temos que votar se é possível acolher a questão de ordem.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO: – Sr. Presidente, eu solicitaria o respeito a todos os Constituintes. Eu discordo do que o Sr. Relator esteja combinando a saída do plenário de outros colegas, quando V. Ex.ª não deu a reunião por terminada. Eu estou indignado quando vi que por uma mera questão de capricho cometemos um erro elementar, quando aprovamos uma situação constitucional em termo de autorização, quando isso é inerente ao Prefeito. E na hora em que um Constituinte levanta uma questão de ordem, que V. Ex.ª disse que não era o momento oportuno de ser tratado, na hora em que estamos em plena reunião, isto é um desrespeito. Eu me sinto ofendido e lamento o comportamento indigno de alguns companheiros neste instante.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Estávamos ouvindo as considerações do Constituinte Luiz Roberto Pontes, e submetemos à apreciação da Casa, da Subcomissão a sua questão. Consulto os membros da Subcomissão se acolhem a proposta do Constituinte Luiz Roberto Ponte, da seguinte forma:

Quem estiver de acordo permaneça como está, e quem não estiver, manifeste-se.

O SR. CONSTITUINTE ASSIS CANUTO: – Devido talvez ao avançado da hora eu não sei qual é a proposta que está submetida à votação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – a proposta já foi anunciada.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – V. Ex.ª quer que eu a repita?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – sim, para o esclarecimento do Constituinte Assis Canuto.

O SR. CONSTITUINTE LUÍS ROBERTO PONTE: – De conformidade com o que foi estabelecido em vários artigos aqui votados, que também seja permitido um aditivo, portanto, uma emenda aditiva, no sentido de constar nas Disposições Transitórias aquilo que os companheiros haviam aprovado por unanimidade, com exceção do voto do Relator.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Em votação.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Sr. Presidente, peça a palavra.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Com a palavra o Sr. Relator.

O SR. RELATOR (José Ulisses de Oliveira): – Primeiramente, Sr. Presidente, esta proposta não faz parte do meu relatório, ele já está terminado. Não foi permitido, conforme votação, emenda aditiva, portanto, é inoportuna mesmo porque não há **quorum** para sobre ela decidir-se.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Submeto à votação a proposta do Constituinte Luis Roberto Ponte.

O Sr. Secretário da Subcomissão, Luiz Marques, fará a chamada.

Nestas circunstâncias, quem aprovar a proposta do Constituinte Luis Roberto Ponte, e não se trata de requerimento de destaque, aprova a inclusão da matéria, diz SIM. Quem aprova esta inclusão se manifesta dizendo NÃO.

Respondem à chamada e votam **SIM** os Senhores Constituintes:

Luís Roberto Ponte, Manoel Castro e Noel de Carvalho.

Votam **NÃO** os Senhores Constituintes:

Assis Canuto, Dirceu Carneiro, José Ulisses de Oliveira, Lael Varella, Luiz Marques e Myrian Portella.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro): – Votaram SIM, 3; NÃO, 6.

Não houve **quorum** qualificado para incluí-lo. Nada mais a tratar está encerrada a reunião. (Encerra-se a reunião às 4 horas e 13 minutos.)