



011.4.54.O	Sessão Ordinária - CD	Deliberativa	11/02/2014-14:22
Publ.: DCD 12/02/2014 - 46	MARÇAL FILHO (PRESIDENTE)-PMDB -MS		
CÂMARA DEPUTADOS	DOS PEQUENO EXPEDIENTE	FALA DO PRESIDENTE OU NO EXERCÍCIO DA PRESIDÊNCIA FALA DO PRESIDENTE	

Sumário

Leitura de Ato da Presidência sobre a criação de Comissão Especial destinada ao exame do Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, a respeito da alteração de dispositivos do Estatuto da Criança e do Adolescente sobre a primeira infância.

O SR. PRESIDENTE (Marçal Filho) - Concedo a palavra ao Deputado Arnaldo Jordy. *(Pausa.)*

Enquanto S.Exa. se dirige à tribuna, farei a leitura de ato da Presidência.

Ato da Presidência

Nos termos do inciso II do art. 34 do Regimento Interno, esta Presidência decide criar Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, do Sr. Osmar Terra e outros, que "altera o art. 1º e insere dispositivos sobre a primeira infância na Lei nº 8.069, de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências".

A Comissão será composta de 23 (vinte e três) membros titulares e de igual número de suplentes, mais um titular e um suplente, atendendo ao rodízio entre as bancadas não contempladas, designados de acordo com os §§ 1º e 2º do art. 33 do Regimento Interno.

Brasília, 11 de fevereiro de 2014
Henrique Eduardo Alves
Presidente da Câmara dos Deputados

025.4.54.O	Sessão Extraordinária - CD	Deliberativa	20/02/2014-09:46
------------	----------------------------	--------------	------------------



Publ.: DCD - KEIKO OTA-PSB -SP
21/02/2014 - 30

CÂMARA
DEPUTADOS

DOS BREVES COMUNICAÇÕES

BREVES
COMUNICAÇÕES
DISCURSO

Sumário

Inconformismo com a rejeição, pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado Federal, da Proposta de Emenda à Constituição nº 33, de 2012, relativa à redução da maioria penal. Defesa de alterações no Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA para a permissão do julgamento e condenação de jovens a partir dos 16 anos de idade acusados do cometimento de crimes hediondos.

A SRA. KEIKO OTA (PSB-SP. Sem revisão da oradora.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, venho a esta tribuna para tratar de um tema que considero de extrema importância para dar um basta ao crescimento da violência em nosso País.

Como todos devem saber, a Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado rejeitou, ontem, mudanças nas regras da maioria penal.

Com todo o respeito às nobres Senadoras e aos nobres Senadores desta Comissão, essa posição representa uma derrota, uma derrota para os vários movimentos e as famílias de vítimas de violência que ainda choram e sentem a dor da perda de seus entes queridos, ainda mais quando esse ente querido é vítima brutal de um adolescente, de um menor de idade.

Respeito o Estatuto da Criança e do Adolescente, o nosso ECA, e defendo que sejam realizados ajustes nele. E justamente por isso é que temos, sim, de permitir o julgamento e a condenação, já aos 16 anos, de jovens que tenham cometido crimes hediondos.

Em alto e bom tom, lamento muito a rejeição da Proposta de Emenda à Constituição nº 33, de 2012, de autoria do nobre Senador Aloysio Nunes Ferreira, a quem presto minha solidariedade.

Sou mãe e vítima de violência. As senhoras e os senhores sabem que perdi meu querido filho Ives Ota, brutalmente assassinado aos 8 anos. Por mais que tenha perdoado os assassinos do meu filho, não posso admitir que crimes como o homicídio qualificado, a extorsão mediante sequestro e o estupro permaneçam impunes, mesmo quando os assassinos são adolescentes, que se veem livres das punições impostas aos criminosos adultos. Afinal, nesse caso, estamos falando de combater a criminalidade juvenil.



Reforço: como militante dos movimentos de justiça e paz deste País, não posso admitir que mães e pais sejam coagidos pela impunidade no caso de crimes cometidos por menores de idade. A mera aplicação de medidas socioeducativas do ECA, infelizmente, não vai conseguir mudar esse quadro. Isso significa que, se não discutirmos a fundo a maioria penal, continuaremos vendo o surgimento de mais e mais vítimas.

Falo com todo respeito à memória de pessoas como Victor Deppman, Cinthya Magaly Moutinho e do casal Liana Friedenbach e Felipe Caffé.

Pela rejeição da PEC da Maioridade Penal no Senado, registro aqui o meu silêncio em memória das vítimas de violência.

Muito obrigada.

Documento 3/18

045.4.54.O	Sessão Extraordinária - CD	Deliberativa 13/03/2014-09:08
Publ.: DCD 14/03/2014 - 18	- AMAURI TEIXEIRA (PRESIDENTE)-PT -BA	
CÂMARA DEPUTADOS	DOS BREVES COMUNICAÇÕES	FALA DO PRESIDENTE OU NO EXERCÍCIO DA PRESIDÊNCIA FALA DO PRESIDENTE

Sumário

Ato da Presidência sobre a constituição de Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, que "altera o art. 1º e insere dispositivos sobre a Primeira Infância na Lei nº 8.069, de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências".

O SR. PRESIDENTE (Amauri Teixeira) - Antes de dar prosseguimento



à sessão, esta Mesa dá conhecimento ao Plenário do seguinte

Ato da Presidência

Nos termos do inciso II e § 1º do art. 34 do Regimento Interno, esta Presidência decide constituir Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, do Sr. Osmar Terra e outros, que "altera o art. 1º e insere dispositivos sobre a Primeira Infância na Lei nº 8.069, de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências", e

Resolve

I - designar para compô-la, na forma indicada pelas Lideranças, os Deputados constantes da relação anexa;

II - convocar os membros ora designados para a reunião de instalação e eleição, a realizar-se no dia 19 de março, quarta-feira, às 14h30, no Plenário 16 do Anexo II.

Brasília, 12 de março de 2014.
Henrique Eduardo Alves
Presidente da Câmara dos Deputados

COMISSÃO ESPECIAL

PROPOSIÇÃO: PL 6.998/13

PT

Titulares: Assis Carvalho, Erika Kokay, Iara Bernardi, Nelson Pellegrino.

Suplentes: 4 vagas.

PMDB



Titulares: *Darcísio Perondi, Hugo Motta (PMDB) - vaga do PRP, Osmar Terra, Raul Henry.*

Suplentes: *Colbert Martins, Geraldo Resende, Renan Filho.*

PSDB

Titulares: *Duarte Nogueira, Nelson Marchezan Junior.*

Suplentes: *Cesar Colnago, Eduardo Barbosa.*

PSD

Titulares: *Eleuses Paiva, Júlio Cesar.*

Suplentes: *Junji Abe, Vilmar Rocha.*

PP

Titulares: *Aline Corrêa, Iracema Portella.*

Suplentes: *2 vagas.*

PR

Titular: *Gorete Pereira.*

Suplente: *1 vaga.*

PSB

Titular: *Sandra Rosado.*

Suplente: *Dr. Ubiali.*

DEM



Titular: Mandetta.

Suplente: Professora Dorinha Seabra Rezende.

SDD

Titular: (Deputado do PV ocupa a vaga).

Suplente: Wladimir Costa.

PTB

Titular: Alex Canziani.

Suplente: Wilson Filho.

BLOCO PV, PPS

Titulares: Rosane Ferreira (PV) - vaga do SDD, Rubens Bueno (PPS).

Suplente: Carmen Zanotto (PPS).

PROS

Titular: Cida Borghetti.

Suplente: Liliam Sá.

PDT

Titular: Flávia Moraes.

Suplente: Marcos Rogério.

PCdoB



Titular: Jandira Feghali.

Suplente: João Ananias.

PSC

Titular: Antônia Lúcia.

Suplente: Zequinha Marinho.

PRP

Titular: (Deputado do PMDB ocupa a vaga).

Suplente: Chico das Verduras.

Documento 4/18

075.4.54.O	Sessão Extraordinária - CD	Deliberativa	02/04/2014-18:36
Publ.: DCD - 03/04/2014 - 334	FLÁVIA MORAIS-PDT -GO		
CÂMARA DEPUTADOS	DOS ORDEM DO DIA	DISCURSO ENCAMINHADO DISCURSO	

Sumário

Transcurso do Dia Mundial da Infância. Importância do trabalho desenvolvido pelos conselhos tutelares na garantia do cumprimento do Estatuto da Criança e do Adolescente. Expansão e fortalecimentos dos conselhos tutelares no Estado de Goiás.

PRONUNCIAMENTO ENCAMINHADO À MESA PARA PUBLICAÇÃO



A SRA. FLÁVIA MORAIS (PDT-GO. Pronunciamento encaminhado pela oradora.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, em 21 de março celebra-se o Dia Mundial da Infância, uma iniciativa do UNICEF que tem por objetivo suscitar a reflexão sobre essa fase da vida, tão decisiva para a formação do caráter, da personalidade e dos valores do indivíduo. Lamentavelmente, embora muito já se tenha avançado na proteção dos direitos das crianças, a infância ainda sofre graves ameaças no Brasil e no mundo.

Entre nós, se por um lado temos uma das legislações mais avançadas do mundo sobre a matéria, o Estatuto da Criança e do Adolescente, por outro, são grandes os problemas a serem enfrentados. Segundo o movimento Todos pela Educação, cerca de 3,8 milhões de crianças e adolescentes brasileiros entre 4 e 17 anos não estão matriculados na escola; a Organização Internacional do Trabalho informa que no Brasil ainda existem 4,2 crianças e adolescentes submetidos ao trabalho infantil; e, segundo dados do Governo Federal, 19,3 de cada mil crianças nascidas vivas morrem antes de completar o primeiro ano de idade.

Entre os instrumentos mais eficazes que temos para mudar esse quadro está o conselho tutelar, surgido com o Estatuto da Criança e do Adolescente. Esse órgão, inédito no mundo, desjudicializou o atendimento à população infanto-juvenil. Antes dele, a função assistencial cabia ao juiz de menores, o que tornava lenta e burocratizada a tarefa de fiscalizar e assegurar o cumprimento do Estatuto, que prevê proteção integral a crianças e adolescentes.

Quando os primeiros conselhos tutelares foram implantados, logo após a promulgação do Estatuto da Criança e do Adolescente, seu funcionamento era precário. Não se observavam os direitos trabalhistas dos conselheiros, sua remuneração era eventual e a data da eleição e posse desses servidores variava de acordo com o Município.

Aos poucos os conselheiros foram se mobilizando para mudar esse quadro - seus esforços têm sido bem-sucedidos. O mandato dos membros dos conselhos, que era de 3 anos, passou para 4 anos; a sua remuneração tornou-se obrigatória, no valor de 60% da remuneração do Vereador do Município; eles passaram a ter todos os direitos trabalhistas assegurados ao funcionalismo público municipal; e a lei orçamentária do Município agora deve prever valor destinado à formação desses servidores.

Cada vez mais a sociedade reconhece e valoriza o trabalho desenvolvido pelos conselhos tutelares. Os três Poderes da República têm dado significativo apoio para o funcionamento desses órgãos, o que é muito positivo, pois o pleno funcionamento dos conselhos tutelares representa um alento e uma esperança para as crianças e adolescentes que têm seus direitos ameaçados no País inteiro.

Afinado com essa expectativa da sociedade, o Governo de Goiás, com o respaldo do Legislativo estadual e da bancada do Estado nesta Casa e no Senado Federal, tem implantado conselhos tutelares em diversos Municípios



goianos, além de modernizar os já existentes. Essa é uma iniciativa da maior importância, que merece nosso total apoio e engajamento, pois é enorme a dívida histórica que o Estado brasileiro tem para com suas crianças e adolescentes.

Quero, pois, louvar essa medida, pois cabe a todos nós contribuir para que esse órgão tão salutar e tão inovador alcance os objetivos que inspiraram sua concepção. E reitero minha disposição de continuar apoiando, em conjunto com os Parlamentares da minha bancada, todas as iniciativas que visem aperfeiçoar o trabalho dos conselhos tutelares no Estado de Goiás.

Era o que tinha a dizer.

Obrigada.

Documento 5/18

096.4.54.O

Sessão Deliberativa Extraordinária - 16/04/2014-
CD 09:40

Publ.: DCD - 17/04/2014 - 26
- JANETE CAPIBERIBE-PSB -AP

CÂMARA DOS DEPUTADOS BREVES COMUNICAÇÕES

PELA ORDEM
DISCURSO

Sumário

Transcurso do Dia Mundial do Autismo. Conveniência de aperfeiçoamento do decreto destinado à regulamentação da Lei nº 12.764, de 2012, que institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno de Espectro Autista. Solicitação, pelas Associações de Amigos de Autistas - AMA, de aprovação das Propostas de Emenda à Constituição nºs 347, de 2009, que garante acesso a educação especializada para portadores de deficiência sem limite de idade ou nível de instrução; e 528, de 2010, que assegura renda mínima para pessoa com deficiência intelectual, múltipla ou autismo. Apoio ao Projeto de Lei do Senado nº 5.501, de 2013, que obriga o Sistema Único de Saúde - SUS a adotar um protocolo de saúde estabelecendo padrões para a avaliação de riscos para o desenvolvimento psíquico das crianças.

A SRA. JANETE CAPIBERIBE (PSB-AP. Pela ordem. Pronuncia o seguinte discurso.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Parlamentares, 2 de abril é o Dia Mundial do Autismo, criado pela Organização das Nações Unidas, em 2007, para a conscientização acerca desse tipo de deficiência, ainda pouco abordada e conhecida pela sociedade em geral.

Acredita-se que a doença atinja cerca de 70 milhões de pessoas em



todo o mundo - 2 milhões de brasileiros -, afetando a maneira como esses indivíduos se comunicam e interagem. Resultado da incansável mobilização de pais de autistas e da sociedade civil, em 2012, foi sancionada a Lei Berenice Piana, Lei nº 12.764, de 2012, que institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista e estabelece diretrizes para que essa política se concretize.

No entanto, o decreto que a regulamenta precisa de correções, já que, segundo pais e entidades representantes, o tratamento não poderá ser feito nos Centros de Atenção Psicossocial, CAPS, pois estes não têm condições de atender às especificidades próprias do autismo.

Como o transtorno é caracterizado como uma deficiência múltipla e complexa, seu tratamento não poderia ocorrer no mesmo espaço de assistência a dependentes químicos e portadores de doenças mentais.

As Associações de Amigos de Autistas - AMAs reivindicam a aprovação de 2 propostas de emenda à Constituição que tramitam nesta Casa. Uma é a PEC 347, de 2009, que garante acesso à educação especializada para portadores de deficiência, sem limite de idade ou nível de instrução. Outra é a PEC 528, de 2010, que assegura renda mínima para pessoa com deficiência intelectual, múltipla ou autismo.

Também nesta Casa tramita o Projeto de Lei do Senado nº 5.501, de 2013, que obriga o SUS a adotar um protocolo de saúde estabelecendo padrões para a avaliação de riscos para o desenvolvimento psíquico das crianças. Essas propostas já têm meu apoio e meu voto favorável.

Por fim, Sr. Presidente, transmito meu carinho às Associações de Amigos dos Autistas, especialmente à AMA do meu Estado, Amapá. Mais do que ninguém, os pais têm compromisso com este trabalho que realizamos aqui na Câmara Federal.

Muito obrigada. Solicito a divulgação desta minha fala no programa *A Voz do Brasil*, Sr. Presidente.

Documento 6/18

121.4.54.O

Sessão
Extraordinária - CD

Deliberativa 07/05/2014-14:56

Publ.: DCD
08/05/2014 - 73

JOÃO ANANIAS-PCDOB -CE

CÂMARA
DEPUTADOS

DOS
BREVES COMUNICAÇÕES

BREVES
COMUNICAÇÕES



Sumário

Realização em dependência da Casa do II Seminário Internacional do Marco Legal da Primeira Infância. Congratulações ao Deputado Osmar Terra pela iniciativa do Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, que altera o art. 1º e insere dispositivos sobre a Primeira Infância na Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente.

O SR. JOÃO ANANIAS (PCdoB-CE. Sem revisão do orador.) - Muito obrigado, Sr. Presidente. Quero só destacar que está acontecendo, no Auditório Nereu Ramos, o II Seminário Internacional do Marco Legal da Primeira Infância, Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, do Deputado Osmar Terra. Foi criada aqui a Comissão Especial pelo Presidente da Casa, e nós estamos desenvolvendo um debate muito interessante.

Hoje de manhã, tivemos a presença de um grande mestre da Neurociência e da Pediatria da Universidade de Harvard, Prof. Jack Shonkoff, que fez uma grande palestra.

Portanto, comunico à Casa um evento que dignifica, sem dúvida nenhuma, o Parlamento brasileiro e parabeno mais uma vez o Deputado Osmar Terra pela iniciativa do grande projeto do marco legal, do qual tenho a honra de ser o Relator.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Documento 7/18

125.4.54.O

Sessão Não Deliberativa de Debates -08/05/2014-
CD 16:15

Publ.: DCD - 09/05/2014 -
70

ABELARDO CAMARINHA-PSB -SP

CÂMARA DOS DEPUTADOS GRANDE EXPEDIENTE

COMO LÍDER
DISCURSO

Sumário

Aprovação da regulamentação do piso salarial dos agentes comunitários de saúde e agentes de combate às endemias, conforme Projeto de Lei nº 7.495, de 2006. Defesa da punição de crimes hediondos cometidos por menores de 16 anos a 18 anos, ao ensejo da instalação de Comissão Especial para apreciação



do Projeto de Lei nº 7.197, de 2002, que permite a aplicação de medidas socioeducativas aos infratores que atingirem a maioria penal.

O SR. ABELARDO CAMARINHA (PSB-SP. Como Líder. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Srs. Deputados, Sras. Deputadas, telespectadores da *TV Câmara*, ouvintes da *Rádio Câmara*, eu venho aqui nesta tarde para parabenizar o plenário pela votação do Projeto de Lei nº 7.495, de 2006, iniciado no Senado Federal, que reajusta o piso salarial dos agentes comunitários de todo o País.

Os agentes comunitários, aqueles que previnem e combatem as doenças, chegam aonde não chega o médico, chegam aonde não chega o enfermeiro, chegam aonde as ambulâncias não conseguem chegar. E os agentes comunitários de saúde - ou as agentes -, os membros do Programa Saúde da Família do Estado de São Paulo, do Brasil inteiro, batem de casa em casa, principalmente na periferia das grandes cidades, prevenindo as doenças - porque o melhor dos remédios em todo o mundo é a prevenção.

Então, o agente comunitário de saúde atua na prevenção, para que as famílias não adoçam ou para que se diagnostique a sua doença logo de início, e encaminha todos os cidadãos e cidadãs ao posto de saúde mais próximo.

Nessa oportunidade os agentes de saúde tiveram o seu piso salarial elevado para 1.293 reais. No caso de Marília, por exemplo, o mínimo talvez seja esse - ou menor, ou maior -, e há ainda a cesta básica UNIMED, mas muitas cidades do País não têm esse piso salarial. Então, doravante, o Município, com o fundo do Governo Federal, vai ter a obrigação de pagar o piso salarial aos agentes comunitários de saúde, que fazem o papel do médico, que fazem o papel do enfermeiro de alto padrão, que vão aonde a ambulância não vai, para prevenir problemas de saúde do cidadão pobre, o de menos escolaridade.

Nesta oportunidade, eu não poderia jamais me esquecer do Irineu, que é o Presidente do Sindicato dos Agentes Comunitários de Saúde e Agentes de Controle de Endemias do Estado de São Paulo. Ele e o ex-Presidente da instituição, o Paulo, de Presidente Prudente, fizeram um trabalho extraordinário no interior do Estado de São Paulo. Só para que todos tenham noção, o interior do Estado de São Paulo tem 20 milhões de habitantes - 20 milhões de habitantes! O segundo maior Estado do País é o interior de São Paulo, e lá eles fizeram um trabalho de formiguinha. O Irineu e o Paulo foram de cidade em cidade e conseguiram criar o Sindicato dos Agentes Comunitários de Saúde e Agentes de Controle de Endemias do Estado de São Paulo. Ali o Sindicato nasceu e foi o fermento para que outros Estados desta Nação criassem associações dos agentes comunitários e, ontem, esta



Casa, por unanimidade, aprovasse o piso dos agentes comunitários.

Então, meus parabéns a todos os Deputados e, principalmente, ao Irineu e ao Paulo, do Sindicato dos Agentes Comunitários de Saúde e Agentes de Controle de Endemias do Estado de São Paulo, que lutaram para que a luta pelo piso salarial fosse coroada de êxito.

Sr. Presidente, rapidamente, contando com a colaboração de V.Exa., quero, ainda, dizer que vai ser votada a criação da Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 7.197, de 2002, do Senado Federal, que *"acrescenta §§ aos arts. 104 e 105 da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências, para permitir a aplicação de medidas socioeducativas aos infratores que atingirem a maioria penal (...)"*.

O que a sociedade quer? O que povo hoje quer, Sr. Presidente? Querem que as quadrilhas, o crime organizado, não terceirizem menores para praticar crimes hediondos. Este Parlamentar de São Paulo que vos fala não quer menor na cadeia, não quer menor preso, mas também não quer menor cometendo crimes hediondos a mando de organizações criminosas, sabendo que não vai ser punido. As quadrilhas contratam um menor, que fica até 17 anos ou 18 anos na casa de punição, na FEBEM, depois sai de lá e comete outros crimes.

Vou dizer a V.Exa., Sr. Presidente, Deputado Luiz Couto: eu tenho dois filhos. Um é Prefeito de Marília, e o outro, com 25 anos, foi barbaramente assassinado em São Paulo por um menor. Esse menor, Sr. Presidente, assassinou uma pessoa que tinha 17 anos; ficou até 18 anos na FEBEM; saiu em janeiro de 2006 e, em março de 2006, assassinou meu querido filho dentro de casa.

Agora, eu pergunto aos brasileiros de sã consciência: uma pessoa que comete um crime de latrocínio, de homicídio, um crime bárbaro, cheio de crueldade, merece estar solta aos 18 anos? Ela não tem que pagar pelo que fez? Como é na China? Como é em Cuba? Como é nos Estados Unidos? Como é no Canadá? Qualquer um no Brasil que tem 16 anos, 17 anos, 17 anos e meio, população brasileira que nos ouve, sabe o que está fazendo e tem que responder pelos crimes hediondos. É evidente que tem os que praticam pequenos furtos, as pequenas contravenções. Esses não precisam ser colocados na cadeia. Mas os que cometem crime de latrocínio, de homicídio, crimes bárbaros, como o crime de sequestro e o crime de tortura, têm que ser penalizados.

Aqui fala um pai que, assim como a Deputada Keiko Ota, companheira nossa do PSB, teve um filho assassinado na cidade de São Paulo por menores que hoje estão soltos. Esse menor, querido Presidente, Deputado Luiz Couto, se dirigiu ao pai da pessoa que ele assassinou, meu querido filho Rafael, e disse o seguinte para mim: *"Eu vou ficar um*



pouquinho aqui, e, quando eu sair"...

(O microfone é desligado.)

O SR. ABELARDO CAMARINHA - Encerrando, Sr. Presidente, é isso que a sociedade quer, que o povo quer: que se punam os praticantes de crimes hediondos! A sociedade não aguenta mais.

Uma boliviana, em São Paulo, que ganha 30 reais, 40 reais por mês, estava com um filho de 4 anos no colo e foi ameaçada por um menor. O menino, de 4 anos, brasileiros que estão ouvindo a *TV Câmara*, disse o seguinte: "*Eu dou o meu dinheiro do cofrinho*". Disse para os bandidos em São Paulo: "*Eu dou meu cofrinho*", que tinha 30 reais. O bandido, facínora, de 17 anos e meio, atirou na cabeça da criança, no colo da mãe. O filho foi ser enterrado na Bolívia.

Que belo exemplo o País está dando! Qual foi a punição desse menor? Esse menor já está solto nas ruas de São Paulo.

Então, nós pedimos para os membros da Comissão, da qual eu faço parte, que punam os praticantes de crimes hediondos cometidos por menores de 16 anos a 18 anos.

(O microfone é desligado.)

Documento 8/18

148.4.54.O	Sessão Deliberativa Extraordinária - 22/05/2014- CD	10:18
Publ.: DCD - 23/05/2014 - 41	ONOFRE SANTO AGOSTINI-PSD -SC	
CÂMARA DOS DEPUTADOS	BREVES COMUNICAÇÕES	PELA ORDEM DISCURSO

Sumário

Transcurso do Dia do Abraço. Aprovação pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania do projeto de lei que proíbe o uso de castigos corporais rigorosos em crianças. Divulgação equivocada do conteúdo da matéria pela imprensa brasileira.



O SR. ONOFRE SANTO AGOSTINI (PSD-SC. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, hoje nós comemoramos o Dia do Abraço. Eu quero abraçar a todos que me escutam neste momento, quero abraçar o povo catarinense, o povo curitibanense, o povo brasileiro e, de modo especial, Deputado Fábio Trad, aqueles que magoei durante este ano, aqueles que ficaram chateados comigo, aqueles que ofendi, aqueles com quem não fui delicado. Eu quero abraçá-los neste momento. Portanto, sintam-se todos abraçados. A todos o meu reconhecimento e as minhas desculpas.

Deputado Alessandro Molon, ontem nós aprovamos, na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, até que enfim, a redação final do projeto de lei que conhecemos aqui como Lei da Palmada.

Infelizmente, Sr. Presidente e Srs. Deputados, a imprensa mostra esse projeto de forma diferente. O que nós votamos não é o que a imprensa está dizendo. O que votamos foi a proibição do castigo rigoroso, daquilo que não é salutar para a educação de uma criança. Foi isso que votamos ontem. Não é a história de que os pais não podem repreender o filho, de que os pais não podem chamar a atenção do filho. Não é verdade. De vez em quando uma palmadinha não faz mal. Eu apanhei muito, Deputado, e apanhei de cinta. Graças a Deus apanhei, graças a Deus fui repreendido pelos meus pais. O que a chamada "Lei da Palmada" proíbe são os castigos rigorosos, ou seja, cortar a orelha, bater a torto e a direito. É claro que queremos proibir isso.

Srs. Deputados, eu tenho certeza de que a população brasileira há de concordar comigo que o Estado brasileiro não dá conta nem da educação pública. Ele que cuide da educação e não se meta na vida da criança, na vida da família. Mas temos que ter uma lei rigorosa, porque se não vamos ver outros casos como o do menino do Rio Grande do Sul, o Leonardo - e me parece que essa lei vai se chamar "Leonardo". E há muitos "Leonardos" por aí que foram assassinados covardemente pelos pais.

Eu quero cumprimentá-lo, Deputado Alessandro Molon, por ter feito um parecer justo, e quero dizer à imprensa brasileira, ao povo brasileiro, que não é verdade o que estão divulgando, que acabamos com as palmadas. Não é assim. A lei ficou conhecida como "Lei da Palmada". Não é assim, não. A lei proíbe o castigo rigoroso, aquele que maltrata a criança, o filho. Isso, sim, é proibido. No mais, evidentemente, nós temos que permitir que os pais eduquem conforme fomos educados, Deputado Alessandro Molon. Tenho certeza de que V.Exa. foi educado da mesma forma como todos aqui fomos educados. Às vezes era preciso rigor? É claro que sim. Mas com carinho, com respeito. Quando



era preciso dar uma palmadinha, isso não fazia mal nenhum.

Eu tenho dito isto: "*Graças a Deus, às vezes a cinta me pegou. Eu cheguei a ser Deputado graças à educação*". Não rigorosa, não com puxões de orelhas, não apanhando a torto e a direito, mas com educação.

Por isso, eu acho que temos que dar esse esclarecimento à sociedade brasileira, para acabar com essa imagem de que os pais não podem, de vez em quando, dar umas palmadinhas no filho.

Cumprimento V.Exa., Deputado Alessandro Molon, pelo bonito parecer que deu. Chegamos a um acordo graças à compreensão e à tolerância de V.Exa. em relação àqueles que tinham um ponto de vista contrário.

Sr. Presidente, peço a V.Exa. que autorize a transcrição nos Anais desta Casa deste pronunciamento, para que isso fique claro para a sociedade brasileira.

O SR. PRESIDENTE (Alessandro Molon) - Muito obrigado, Deputado Onofre Santo Agostini. Quero cumprimentá-lo pelo pronunciamento e agradecer-lhe a gentileza.

Documento 9/18

148.4.54.O	Sessão Deliberativa Extraordinária - 22/05/2014- CD	10:26
Publ.: DCD - 23/05/2014 - 43	LUIZ COUTO-PT -PB	
CÂMARA DOS DEPUTADOS	BREVES COMUNICAÇÕES	PELA ORDEM DISCURSO

Sumário

Regozijo com a aprovação, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Casa, da redação final do projeto de lei que estabelece o direito de crianças e adolescentes de serem educados sem o uso de castigos físicos. Expectativa de aprovação da matéria pelo Senado Federal e de sanção presidencial. Congratulações ao Deputado Alessandro Molon pelo parecer apresentado. Apoio a proposição de interesse dos policiais rodoviários federais.

O SR. LUIZ COUTO (PT-PB. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr.



Presidente, foi uma vitória da educação, foi uma vitória dos direitos humanos, foi uma vitória daqueles que acreditam que investir na educação, na formação e na capacitação das crianças, naquilo que é o fundamento da relação familiar - o amor, a realização plena da justiça -, a aprovação, ontem, da redação final do projeto de lei que proíbe o castigo físico ou o tratamento cruel e degradante de crianças e adolescentes, depois de quase 2 anos.

Nós conseguimos aprová-lo através da ação do Presidente da Casa, o Deputado Henrique Eduardo Alves, que conversou com as Lideranças e chegou a um acordo. Em vez da expressão "castigos físicos", foi aprovada a expressão "sofrimento físico", definido como o que causa lesões, decorrente de tratamento cruel, desumano ou degradante, o que está previsto também na Convenção contra a Tortura. Equipara à tortura os tratamentos desumanos, cruéis, degradantes que humilham as pessoas.

É preciso investir na educação, é preciso investir cada vez mais na realização plena da família baseada no amor, na solidariedade, na aprendizagem das pessoas, para a realização plena da cidadania. Há um provérbio que diz que o bom exemplo vai à praça. Isso é verdade, mas é verdade também que o mau exemplo vai à praça. Daí a importância da família. E não me refiro somente aos pais, mas também àqueles que cuidam das crianças. Por exemplo, o Conselho Tutelar.

Os policiais que possam ameaçar a integridade física de crianças e adolescentes também serão submetidos às penalidades previstas nesse projeto de lei, que vai agora para o Senado Federal. Esperamos que seja votado e que depois seja sancionado, para que nós possamos aprender a lição de que não é com violência que venceremos a violência. É com amor, é com a Justiça, é com a paz, é com a solidariedade.

Gostaria de parabenizar o Deputado Alessandro Molon pelo relatório que fez e todos aqueles que, ontem à noite, votaram favoravelmente ao projeto.

E também quero dizer do apoio que demos para a aprovação da lei dos policiais rodoviários federais. Mais uma vitória, com certeza.

Vamos em frente.

Muito obrigado, Sr. Presidente.



156.4.54.O

Sessão Deliberativa Ordinária - CD 28/05/2014-15:02

Publ.: DCD - 29/05/2014 - 49 AROLDE DE OLIVEIRA-PSD -RJ

CÂMARA DOS DEPUTADOS PEQUENO EXPEDIENTE

PELA ORDEM
DISCURSO

Sumário

Razões do posicionamento contrário de Santas Casas de Misericórdia a portaria do Ministério da Saúde sobre reajuste da tabela do SUS para a terapia de interrupção de parto, relativa às hipóteses de aborto autorizadas pela legislação. Pedido de demissão de médicos e dirigentes do Hospital Federal do Andaraí, na Cidade do Rio de Janeiro. Crítica à aprovação, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, de proposição conhecida como Lei da Palmada.

O SR. AROLDE DE OLIVEIRA (PSD-RJ. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, colegas Parlamentares, na semana passada foi publicada uma portaria do Ministério da Saúde referente ao reajuste dos valores dos SUS para o pagamento de terapia por interrupção de parto - 443 reais. Até aí tudo normal, tudo natural, porque a lei estabeleceu os dois casos que são autorizados para a realização dessa interrupção: estupro e anencéfalos.

Porém, essa mesma portaria cita a lei sancionada recentemente pela Presidente da República. Houve ampla negociação e ficou acertado que a Presidente sancionaria a lei, não a vetaria, e mandaria para a Câmara projeto de lei corrigindo as impropriedades do diploma legal.

Claro! Manda para cá um projeto que demora mais 10 anos para ser votado. Enquanto isso vale a lei sancionada, que escancara as portas do sistema de saúde para a realização de abortos.

As Santas Casas de Misericórdia, responsáveis por quase 70% do atendimento à demanda do SUS, já se manifestaram contrariamente a essa portaria do Ministério da Saúde e afirmaram que não realizarão mais nada para o SUS.

Imaginem: 70% da demanda do SUS tem atendimento pelas Santas Casas. Vamos ter um baque muito grande no atendimento do SUS.

Enquanto isso, no Rio de Janeiro, o Hospital Federal do Andaraí, que é referência naquele Estado, teve médicos e executivos pedindo demissão dos cargos por causa do péssimo atendimento às pessoas nas filas, nos corredores, enquanto existem obras inacabadas.

Essa questão nós levantamos aqui e pedimos que se dê mais atenção



à saúde, principalmente nas áreas em que se atende à população mais carente, que procura, evidentemente, atendimento no SUS e nas emergências dos hospitais.

Sr. Presidente, outro assunto que abordo desta tribuna é a aprovação, na Comissão de Constituição e Justiça - assunto bastante comentado - do projeto da chamada Lei da Palmada. Depois de ampla discussão, o projeto foi aprovado em razão de entendimento na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados e deve seguir para o Senado.

Eu quero realçar que, dentro do processo ideológico de desconstrução da família, esse projeto se enquadra como uma luva.

O que eles querem? Querem enfraquecer a autoridade paterna para que a família seja cada vez mais desestruturada. Isso, dentro dos bons princípios ideológicos materialistas, ateístas, fundamentados na filosofia - se assim posso falar - gramscista, de Antonio Gramsci, que foi operacionalizada, para quem não sabe, por Louis Althusser, num documento ou num livro intitulado *Os Aparelhos Ideológicos do Estado*, cujos fundamentos estão todos colocados no PNDH3, o Plano Nacional de Direitos Humanos, na sua terceira versão, que é o catecismo, que é o manual da desconstrução da família, da Igreja, da liberdade pessoal, da liberdade coletiva, enfim, de todas as liberdades de que nós já desfrutamos no Brasil e que estão garantidas na nossa Constituição.

Muito obrigado, Sr. Presidente.

Documento 11/18

175.4.54.O	Sessão Não Deliberativa de	05/06/2014-18:42
	Debates - CD	
Publ.: DCD	- ALINE CORRÊA-PP -SP	
06/06/2014 - 127		
CÂMARA DEPUTADOS	DOS COMUNICAÇÕES PARLAMENTARES	DISCURSO ENCAMINHADO DISCURSO

Sumário

Importância da priorização da educação na primeira infância. Empenho na aprovação do Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, que altera o art. 1º e insere dispositivos sobre a Primeira Infância na Lei nº 8.069, de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências.



PRONUNCIAMENTO ENCAMINHADO À MESA PARA PUBLICAÇÃO

A SRA. ALINE CORRÊA (Bloco/PP-SP. Pronunciamento encaminhado pela oradora.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, gostaria de convidar os nobres colegas para refletir um pouco sobre a educação na primeira infância, tema que considero prioritário na agenda nacional.

Vivemos um momento em que existe consenso quanto à importância dos investimentos em educação. A sociedade pressiona o Governo para direcionar mais recursos para escolas e remuneração de professores, e os pais reconhecem que a qualidade do ensino é fator determinante para o futuro de seus filhos. A aprovação do Plano Nacional de Educação é uma expressão bem acabada desse anseio popular.

Nesse contexto, quero chamar a atenção para o fato de que a educação na primeira infância é considerada a mais importante de todas, pois na idade de zero a 6 anos as crianças estão formando a matriz cognitiva que as acompanhará para o resto da vida.

Estudos científicos comprovam que crianças que frequentam creches e pré-escolas têm uma probabilidade mais alta de obter boa renda na idade adulta e, inversamente, correm menor risco de prisão, de gravidez precoce e de depender de assistencialismo governamental.

É o que confirmam as pesquisas do Prêmio Nobel de Economia, James Heckman, que tem estudado a correlação entre educação e produtividade. Ele mostra que algumas habilidades desenvolvidas na escola são decisivas para o sucesso das pessoas na vida adulta, entre as quais destaca as capacidades cognitivas, que envolvem pensamento lógico e abstrato, e também motivação, autocontrole e estratégias de bom relacionamento social.

Alguns dados simples mostram isso de forma clara, como é o caso da comparação entre crianças que tenham ou não recebido estímulo adequado nos primeiros anos de vida: aos 8 anos, o vocabulário dos primeiros tende a ser o triplo daqueles que não receberam a devida atenção.

Além disso, como era de se esperar, as diferenças tendem a aumentar com o tempo, pois a boa formação no começo da vida amplia exponencialmente as possibilidades de reflexão e de aquisição de novos conhecimentos.

Outro aspecto também fundamental é a participação da família no esforço educativo, pois o estímulo e o retorno que os pais dão aos filhos melhoram o aprendizado e garantem o suporte necessário para



enfrentar os obstáculos inerentes ao processo.

Países preocupados em combater a pobreza e as diferenças sociais investem em programas que incorporam as famílias ao trabalho pedagógico realizado com crianças e adolescentes.

Nas sociedades contemporâneas em que a maioria das mulheres trabalha fora de casa, manter as crianças distantes de creches e escolas é o mesmo que deixá-las desassistidas. A ausência do Estado implica perpetuar ou mesmo acentuar as diferenças de oportunidades que separam os cidadãos.

Do ponto de vista econômico, está comprovado que os investimentos em educação na primeira infância são aqueles que produzem melhores resultados no longo prazo, oferecendo à sociedade retorno altamente positivo e muito superior aos que são feitos quando as crianças estão mais velhas.

No Brasil, a estimativa para 2014 é de que teremos cerca de 18 milhões de meninos e meninas na faixa de zero a 5 anos, número pouco menor do que o que foi computado no ano de 2000, quando eram 20,7 milhões de crianças nessa faixa etária.

Os problemas nessa área são gigantescos e exigem concentração de esforços se quisermos criar um horizonte para a universalização do atendimento na educação da primeira infância. A meta do Plano Nacional de Educação de oferecer creches a 50% da população de zero a 3 anos de idade, num prazo de 10 anos, dá uma dimensão do esforço que deverá ser feito.

Mas estou convencida de que não podemos recuar diante dos obstáculos. Se quisermos ter esperança de construir um país melhor, não resta dúvida de que devemos investir nossa energia na educação na primeira infância, momento crucial na formação da personalidade e dos valores dos futuros adultos.

É nessa direção que caminham os trabalhos da Comissão Especial da Primeira Infância, da qual faço parte, que tem concentrado esforços para a aprovação do PL 6.998, de 2013, apresentado pelo Deputado Osmar Terra e pelos membros daquela Comissão, com o objetivo de criar o Marco Legal da Primeira Infância.

A aprovação desse projeto irá representar um passo decisivo na mudança de mentalidade quanto à educação nos primeiros anos de vida, avanço indispensável para que o País possa oferecer melhores oportunidades a todos os cidadãos.

Obrigada.



Documento 12/18

198.4.54.O	Sessão Extraordinária - CD	Deliberativa	14/07/2014-18:08
Publ.: DCD 15/07/2014 - 57	- VALMIR ASSUNÇÃO-PT -BA		
CÂMARA DEPUTADOS	DOS BREVES COMUNICAÇÕES	BREVES COMUNICAÇÕES DISCURSO	

Sumário

Transcurso do 24º aniversário do Estatuto da Criança e do Adolescente. Necessidade de fortalecimento dos Conselhos Tutelares. Sucesso da organização da Copa do Mundo. Frustração com o desempenho da Seleção Brasileira de Futebol no evento. Conveniência da realização de conferência nacional sobre o futebol.

O SR. VALMIR ASSUNÇÃO (PT-BA. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, quero fazer dois registros: o primeiro é sobre os 24 anos do ECA - Estatuto da Criança e do Adolescente, completados no dia de ontem. Quero dar como lido meu discurso sobre o tema, pela importância que tem o Estatuto da Criança e do Adolescente.

O segundo registro é sobre a Copa do Mundo. Eu quero tratar deste assunto porque quero saber se nesta semana alguém, nesta tribuna, reconhecerá o erro que cometeu.

A Direita brasileira anunciou e apregoou que os aeroportos iam ser o maior caos; que a maior vergonha ia ser a Copa do Mundo; que a gente ia passar uma imagem muito ruim. Mas, ao contrário, fora de campo nós fomos campeões: todo mundo reconhece o sucesso que foi a Copa do Mundo; todo mundo reconhece a importância da Copa do Mundo para o povo brasileiro. Só que a Seleção Brasileira não teve o mesmo desempenho que o Governo brasileiro, do ponto de vista da organização, e que a população brasileira, do ponto de vista do acolhimento dos estrangeiros, daqueles que vieram aqui praticar o esporte.

Então, Sr. Presidente, o que eu não quero ouvir nesta semana, nesta tribuna, é a Direita, aquelas aves de agouro, culpando a Presidenta pelo fato de a Seleção não ter sido campeã, culpando a Presidenta pelo mau desempenho da Seleção. A Presidenta da República não é



treinadora, não escolheu o treinador, não é Presidente da CBF.

Ou seja, é preciso nós fazermos uma grande modificação no futebol brasileiro; aproveitarmos este momento, Sr. Presidente, para criar transparência no futebol. É preciso nós fortalecermos o trabalho de base. É preciso nós aproveitarmos e fazermos - esta é uma sugestão que faço à Presidente da República -, do mesmo jeito que fizemos conferências sobre a saúde e a educação, a conferência do futebol brasileiro, para discutir com todos os segmentos da sociedade brasileira o futebol, que é fundamental para a população brasileira, Sr. Presidente.

PRONUNCIAMENTO ENCAMINHADO PELO ORADOR

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, neste domingo, dia 14 de julho de 2014, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) completou 24 anos. A Lei Federal nº 8.069, de 13 de julho de 1990, é uma das legislações mais avançadas no que diz respeito aos direitos das crianças e adolescentes.

Este é um momento de afirmação desta legislação, mas também de reflexão e proposição em relação a um importante instrumento de garantia de direitos, os Conselhos Tutelares.

Recentemente, vimos a importância dos programas do Governo Federal que possibilitam a distribuição dos *kits* aos Conselhos. Falo do carro, dos cinco computadores, da geladeira, do bebedouro e da impressora que compõem o material enviado pelo Governo, tendo como contrapartida das Prefeituras Municipais a estrutura para o funcionamento dos Conselhos Tutelares. Além de garantir o uso exclusivo dos equipamentos pelo Conselho Tutelar, a Prefeitura precisa instalar o SIPIA-CT Web, sistema *on-line* para registro dos casos a serem recebidos; matricular o Conselheiro no curso de formação continuada; disseminar as ações da Campanha Nacional de Proteção Integral de Crianças e Adolescentes.

Na Bahia, graças a emenda de nosso mandato, entregamos, em dezembro do ano passado, os *kits* dos Conselhos Tutelares dos Municípios de Porto Seguro, Eunápolis, Itamaraju e Prado.

Mas ainda precisamos trabalhar mais enfaticamente em prol dos direitos dos próprios Conselheiros. Falo de uma melhor remuneração, com instituição de valores nacionais, dessas pessoas que trabalham 24 horas por dia, incluindo feriados e finais de semana, e passam por situações insalubres, pois têm contato com doenças transmissíveis e passam por situações em que há risco de vida. A maioria dos Municípios paga apenas 1 salário mínimo ao Conselheiro Tutelar, o



que não o sustenta, visto que ele tem que ter dedicação integral a esse trabalho.

Outra proposta minha é a de que os Conselheiros tenham direito ao passe livre em coletivos, ônibus intermunicipais, balsas, *ferry-boats* e pedágios. Esta medida é importante devido aos frequentes deslocamentos que têm que fazer diuturnamente.

Também estamos discutindo com o Governo do Estado da Bahia a expansão da Escola de Conselhos do Estado da Bahia, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), para o Polo de Eunápolis, da mesma Universidade. A Escola de Conselhos visa a capacitação continuada, a formação e a informação de membros do Conselho Tutelar e do Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente e também a criação de uma rede de proteção dos atores que compõem a rede de proteção dos direitos da criança e do adolescente, para o aprimoramento de políticas públicas.

Com uma extensão em Eunápolis, as equipes do Extremo Sul da Bahia a serem capacitadas serão deslocadas para Ilhéus, melhorando a atuação dos Conselheiros Tutelares em sua região de origem. Serão assim beneficiadas as cidades de Alcobaça, Belmonte, Caravelas, Eunápolis, Guaratinga, Ibirapuã, Itabela, Itagimirim, Itamaraju, Itanhém, Itapebí, Jucuruçu, Lajedão, Medeiros Neto, Mucuri, Nova Viçosa, Porto Seguro, Prado, Santa Cruz Cabrália, Teixeira de Freitas e Vereda.

Com toda certeza, fortaleceremos os debates, melhoraremos as metodologias de levantamento de dados e a implementação de políticas públicas voltadas para a criança, o adolescente, o jovem, a família e o próprio Conselho Tutelar.

Sr. Presidente, solicito a V.Exa. que divulgue este pronunciamento no programa *A Voz do Brasil* e nos demais meios e comunicação da Casa.

Muito obrigado.



Sumário

Transcurso do 24º aniversário do Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA. Destinação de recursos oriundos de emenda aprovada no Orçamento da União para reaparelhamento material de conselhos tutelares em municipalidades do Estado da Bahia. Louvor à atuação da Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos do Estado da Bahia em prol do idoso.

PRONUNCIAMENTO ENCAMINHADO À MESA PARA PUBLICAÇÃO

O SR. MÁRCIO MARINHO (PRB-BA. Pronunciamento encaminhado pelo orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, faço uso desta tribuna para registrar os 24 anos do ECA - Estatuto da Criança e do Adolescente, que é um dos grandes avanços a serem comemorados pela sociedade brasileira, em razão da sua insubstituível atuação na defesa dos direitos da criança e do adolescente no Brasil.

Considero da maior importância o registro, pois se hoje ainda convivemos com situações dramáticas e trágicas envolvendo crianças e adolescentes mesmo contando com essa ferramenta de proteção, imaginem a situação de caos que viveríamos sem este Estatuto.

Claro que os avanços e aprimoramentos são necessários sempre, pois a sociedade é um organismo dinâmico, cujas demandas emergências, se não mudam totalmente, obviamente sofrem alterações, às quais devemos acompanhar, pois as leis devem acompanhar a evolução da sociedade tanto no quesito positivo quanto no seu oposto.

O ECA nos possibilitou a criação dos Conselhos Tutelares cuja atuação temos conseguindo aprimorar através da nossa luta por melhor estrutura e equipamentos para o desempenho das atividades inerentes aos conselheiros.

Com a criação da Frente Parlamentar em Defesa dos Conselhos Tutelares tivemos condições de melhor atender a esses "soldados" incansáveis, protetores anônimos da nossa juventude.

De minha parte, e com esforços significativos nesta Casa, pude enviar recursos através de emendas orçamentárias individuais para equipar com veículos, refrigeradores, computadores e outros itens indispensáveis, conselhos de



algumas cidades da Bahia, como Lauro de Freitas, Simões Filho, Feira de Santana, entre outros.

A importância dessa contribuição foi imediata, possibilitando o exercício digno das diligências dos conselhos, além de comemorarmos também uma significativa melhoria na questão profissional e salarial desses profissionais.

A estruturação e fortalecimento dos conselhos são vitais para a adoção de políticas em favor da comunidade infanto-juvenil dos Municípios. As crianças e os adolescentes precisam ter seus direitos assegurados. E não podemos esquecer que é dever das Prefeituras adotar as medidas necessárias para a o pleno funcionamento dos conselhos em suas cidades.

A lista das principais funções de um Conselho Tutelar é extensa, e dentre elas destaco:

- receber a comunicação dos casos de suspeita ou confirmação de maus- tratos e determinar as medidas de proteção necessárias;
- determinar matrícula e frequência obrigatória em estabelecimento oficial de ensino fundamental, garantido assim que crianças e adolescentes tenham acesso à escola;
- atender e aconselhar pais ou responsáveis, aplicando medidas de encaminhamento a: programas de promoção à família, tratamento psicológico ou psiquiátrico, tratamento de dependência química;
- encaminhar ao Ministério Público as infrações contra os direitos de crianças e adolescentes.

Os três Conselhos Tutelares de Salvador vêm desempenhando um excelente trabalho para bem atender essa importantíssima clientela. Das inúmeras ações que os três conselhos vêm realizando, friso o combate enérgico e sem tréguas que se realiza contra a prostituição infantil, esse câncer que corrói a sociedade.

As denúncias dos conselheiros ao Ministério Público sobre essa condenável prática vêm surtindo efeito, pois vêm diminuindo os índices dessa modalidade de crime.

Para chegar a esse patamar, os Conselhos Tutelares de Salvador têm investido fortemente em campanhas de esclarecimento, estimulando, ao mesmo tempo, as denúncias contra quaisquer formas de utilização sexual de crianças e adolescentes.

Aproveito também a oportunidade para ressaltar o significativo trabalho desenvolvido pela Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos pelos idosos do nosso Estado.

Este é também um assunto por demais delicado, visto que são históricos os



casos de abuso de que são vítimas as pessoas da terceira idade, não só na Bahia, mas, infelizmente, em muitas outras partes do Brasil.

As estimativas do relatório Projeção da População do Brasil por Sexo e Idade referentes ao período de 1980-2050, divulgado pelo IBGE, apontam que a população brasileira está ficando mais velha e deverá atingir o patamar máximo de 219 milhões 124 mil e 700 habitantes no ano de 2039.

Todos sabemos que esses números levam em conta a tendência de crescimento da expectativa de vida da população brasileira, aliada à de redução da fecundidade e da mortalidade infantil. Esses dados são de conhecimento público e temos o dever de criar políticas públicas que possam atender a essa demanda que está batendo à nossa porta.

O Brasil viveu muito tempo sob o estigma de país jovem. Muito bem, essa não é mais a nossa realidade. O Brasil é um país que envelhece e temos de nos preparar para isso. Temos de estar prontos hoje porque a nossa demanda de atendimento à pessoa idosa é real e os números apenas nos mostram que vai aumentar.

Temos lido relatórios de especialistas que nos dizem claramente que o Brasil precisa aproveitar esse momento para redirecionar políticas sociais e atender a essa nova realidade, com investimentos na área de rede de proteção social, saúde e previdência para atender a essa população que está envelhecendo.

Dados do IBGE relataram que, em 2008, a relação era de 100 crianças de 0 a 14 anos para 24,7 idosos de 65 anos ou mais. Em 2050, a perspectiva é de 100 crianças de 0 a 14 anos para 172,7 idosos.

É uma realidade que deve ser observada. E devemos agir imediatamente, pois os estudiosos do assunto nos dizem que o Brasil está vivendo em uma média de três décadas o que a Europa viveu em três séculos (300 anos), e não tem ainda um atendimento adequado para os idosos.

Na Bahia, através da Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos, os gestores têm buscado criar políticas públicas que atendam com eficiência esse segmento.

A criação de um Centro Estadual da Pessoa, no âmbito da Secretaria, disponibilizando atendimento jurídico e psicossocial aos que possuem mais de 60 anos é um avanço. Outras ações relacionadas à cultura, entretenimento e segurança dos idosos estão sendo discutidas pelo Grupo de Trabalho que atua como articulador dessas políticas.

A situação de abrigamento de pessoas idosas é outro ponto de extrema urgência, que está sendo tratado com a seriedade necessária em conjunto com a 3ª Promotoria de Justiça da Cidadania, do Ministério Público da Bahia, e técnicos da Secretaria de Desenvolvimento Social e Combate à Pobreza (SEDES), Conselho Nacional de Assistência Social e Conselho Estadual do



Idoso (CEI), órgão vinculado à Secretaria da Justiça, Cidadania e Direitos Humanos.

O objetivo dessa força-tarefa é produzir, organizar e fornecer subsídios para delinear ações que contribuam para a melhoria do atendimento de pessoas idosas que vivem em instituições de longa permanência, porque sabemos que muitas famílias não têm as condições mínimas de cuidar de seus familiares de idade avançada.

Outras simplesmente os abandonam em instituições de acolhimento que, na maioria das vezes, também não têm condições de atendimento. Nesses casos, as investigações revelaram situações em que se fez necessário um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), com prazo para cumprimento de pendências, que vão desde documentação, estrutura física, instalações, até a qualificação e vínculo precário de trabalho do pessoal que faz o atendimento dos idosos.

Esse cenário que aqui descrevi demonstra que nossa preocupação deve ser a de muitos dos meus pares, para que esta Casa se engaje nessa luta, pois a situação do idoso no Brasil, hoje, nos envergonha. Temos de mudá-la, pois depende de cada um de nós a responsabilização pelo futuro dos idosos deste País.

Muito obrigado.

Documento 14/18

217.4.54.O	Sessão Extraordinária - CD	Deliberativa	02/09/2014-20:18
Publ.: DCD 03/09/2014 - 95	- ALINE CORRÊA-PP -SP		
CÂMARA DEPUTADOS	DOS ORDEM DO DIA	DISCURSO ENCAMINHADO DISCURSO	

Sumário

Empenho da Comissão Especial respectiva no exame e aprovação do Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, que insere dispositivos sobre a primeira infância na Lei nº 8.069, de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente.

PRONUNCIAMENTO ENCAMINHADO À MESA PARA PUBLICAÇÃO



A SRA. ALINE CORRÊA (Bloco/PP-SP. Pronunciamento encaminhado pela oradora.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, tenho a honra de integrar a Comissão Especial destinada a examinar matéria relativa à chamada primeira infância, para inseri-la na Lei n.º 8.069, de 13 de julho de 1990, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente.

Cada vez mais, reconheço a importância social da matéria, e, portanto, a necessidade de nos debruçarmos sobre ela, a fim de preencher o vazio normativo que nos deixou aquele Estatuto, por maior que tenha sido o seu avanço - e foi enorme, não há dúvida.

Ciências como a Medicina, a Pedagogia e a Psicologia já percebem a primeira infância, nela compreendido o período desde a fase gestacional até os 6 anos completos, como lapso de tempo crucial do desenvolvimento do indivíduo.

A modernidade, que exige de todos os membros das famílias - e falo aqui, especialmente, das mulheres - um empenho, muitas vezes, sobre-humano pela sobrevivência, cobra seu preço. As mulheres assumem novos papéis a cada dia, inseridas que estão no mercado de trabalho. Os filhos, entretanto, continuam necessitando de cuidados. Há de se conciliarem demandas aparentemente opostas.

Num cenário ameno, mesmo a criança psicologicamente nutrida, aquela que cresce em meio a uma família com vínculos afetivos e valores sociais sólidos, pequeno cidadão que é, precisa de muita atenção, de toda a atenção possível.

Infelizmente, porém, há um grande contingente, dentro do universo infantil, formado por pequenos seres em situação de risco: crianças descuidadas, abandonadas, submetidas a estresse e violência. Tais situações costumam ser geradoras de sérios transtornos de personalidade, desordens mentais e desajustes comportamentais. Que adulto será essa criança, no futuro?

De um lado e outro, em quaisquer circunstâncias, portanto, boas ou ruins, no melhor ou no pior dos mundos, o Estado, com o imprescindível concurso da sociedade, deve ser sensível às peculiaridades dessa faixa etária. Todos juntos, precisamos lutar para que se desenvolvam habilidades e competências capazes de tornar cada criança brasileira o melhor adulto que suas características individuais lhe permitirem ser.

Para lidar com o problema, as políticas públicas não podem mais se omitir, como historicamente fizeram, sem participar, sem intervir, sem chamar a si a responsabilidade de prover o bem-estar desses pequenos cidadãos, por meio de ações concentradas nas áreas de saúde, educação e assistência social, principalmente.



Essa, Sr. Presidente, constitui, em meu entendimento, a genuína base da justiça social. Tudo o mais decorre dela. Daí a importância do Marco Legal da Primeira Infância, como forma de oferecer à criança pequena os direitos que lhe são devidos.

O Projeto de Lei n.º 6.998/2013, de autoria conjunta dos Deputados integrantes da Frente Parlamentar da Primeira Infância, na qual me incluo fervorosamente, é a resposta há muito devida por esta Casa, Sr. Presidente. A Comissão Especial da Primeira Infância, destinada a examiná-lo, está trabalhando nesse sentido.

É minha expectativa, nobres colegas, que aumente o ritmo das atividades, a fim de que a iniciativa do Marco Legal da Primeira Infância seja, dentro em breve, uma realidade.

O Marco Legal deverá estabelecer princípios e diretrizes para políticas públicas capazes de lançar os meios institucionais para que tenhamos uma infância melhor. Uma infância melhor significa uma infância mais saudável, mais assistida e, por isso, mais promissora. Significa um Brasil melhor.

Muito obrigada.

Documento 15/18

237.4.54.O	Sessão Não Deliberativa de Debates - 30/10/2014- CD	14:12
Publ.: DCD - 31/10/2014 - 7	ONOFRE SANTO AGOSTINI-PSD -SC	
CÂMARA DEPUTADOS	DOS PEQUENO EXPEDIENTE	PELA ORDEM DISCURSO

Sumário

Defesa da rejeição do Projeto de Lei n.º 1.212, de 2011, sobre a permissão da adoção, independente da ordem no registro próprio, de crianças e adolescentes expressamente doados pelo genitor ou por pessoa que os tenha acolhido em situação de perigo ou abandono.

O SR. ONOFRE SANTO AGOSTINI (PSD-SC. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, povo



brasileiro, ocupo hoje esta tribuna para comentar o Projeto de Lei nº 1.212, de 2011, de autoria do nobre Deputado Carlos Bezerra, que visa a possibilitar o uso, novamente, no Direito brasileiro, da chamada adoção *intuitu personae*, ou seja, aquela em que os pais biológicos podem escolher a quem será entregue a criança a ser adotada, prática proibida expressamente pela Lei Nacional de Adoção, de 2009, que alterou o Estatuto da Criança e do Adolescente e o Código Civil.

Para se compreender por que a Lei Nacional de Adoção proibiu essa prática e por que é igualmente inadequado que este projeto busque ressuscitá-la no Direito brasileiro, é preciso examinar o fenômeno da adoção e quais os entraves para que esse instrumento seja mais célere e atenda ao bem-estar das crianças e dos adolescentes, sendo forma de realização da política de proteção integral que é consagrada constitucionalmente.

As pessoas que buscam adotar no Brasil sempre se surpreendem com o tempo de espera na chamada "fila de adotantes" e com o processo tão complicado e demorado. Não entendem o porquê disso, se é notório que há muitas crianças em situação de abandono em nosso País. Muitos fatores contribuem para essa demora, desde o fato de que os pretendentes à adoção dão preferência a bebês e não a crianças maiores, a crianças de etnia branca e não a pardos e negros, a meninas em vez de meninos. Mas não só essas questões de preferência dos adotantes fazem esse sistema ser demorado. Há um enorme número de crianças que, ilegalmente, são subtraídas do sistema que deveria ser apenas de competência dos Juizados de Infância e Adolescência.

Quando se estuda o sistema de adoção, observam-se onde estão as falhas, os furos desse sistema. O principal desses problemas, que leva à escassez de crianças destinadas à adoção, tem a ver com as adoções informais, as chamadas "adoções à brasileira", que, embora sejam encaradas como normais por grande parte de nossa sociedade, especialmente em função de culturas regionais muito arraigadas, são, à luz da lei, atos ilícitos. Adoção à brasileira é exatamente aquilo de que se trata aqui, a chamada "adoção *intuitu personae*". A pessoa não pode criar um filho, então, simplesmente o "doa" a quem estiver disposto a cuidar dele, sem controle algum do Poder Judiciário. Essa situação é muito comum em algumas partes do País, por exemplo, quando morre a mãe, e o pai, sozinho, com diversos filhos pequenos, "loteia-os" entre amigos e familiares.

Embora possa parecer normal e corriqueiro, esse costume é verdadeiramente porta aberta a muitos ilícitos: desde a entrega de crianças a pessoas e adolescentes sem condições de proporcionar-lhes um lar condigno, até a hedionda indústria da venda de bebês, de que, infelizmente, temos notícias em todo o Brasil.



Se a lei contiver novamente a brecha aberta às adoções em que a pessoa que deixa a criança pode indicar quem serão os pais adotivos, estará novamente aberto esse furo do sistema de adoção, que fraudava a lista de inscritos regularmente em juízo, privilegiando quem não está inscrito, em detrimento da lista de inscritos regulares. Frequentemente, isso torna a entrega em adoção uma fonte de transações financeiras com a vida de crianças e adolescentes, prática que é ignominiosa e repudiada por toda a nossa sociedade.

A lei atual, ao vedar a adoção por escolha dos pais biológicos, visou acabar de vez com essa sangria do sistema, razão pela qual deve permanecer em nossa legislação, como salvaguarda dos direitos das crianças e dos adolescentes.

A lista de pretendentes à adoção - que passam por cursos, verificações por equipes multidisciplinares e pela avaliação do juiz - é uma garantia de que crianças e os adolescentes terão pessoas adequadas e idôneas a ampararem-nos e a recebê-los como famílias substitutas. Esse sistema atualmente em vigor, muito longe de ser um entrave, é uma garantia e um avanço da lei, como bem apontou o Ministério Público de Santa Catarina em documento a mim encaminhado, da lavra do Exmo. Procurador-Geral de Justiça, meu prezado amigo Dr. Lio Marcos Marin, que contém uma longa lista de motivos para que rejeitemos esse projeto de lei.

Mesmo considerando as boas intenções do autor da proposição, ou seja, simplificar o rito da adoção, não podemos modificar a lei se ela colocar em risco nossos cidadãos mais jovens e mais necessitados da proteção do Estado.

Por todo o exposto, sirvo-me hoje desta tribuna para conclamar meus prezados pares a rejeitarem o Projeto de Lei nº 1.212, de 2011, porque não é bom para o sistema de adoção em vigor no Brasil.

Sr. Presidente, faço esta manifestação em atendimento ao pleito do Ministério Público de Santa Catarina e peço a V.Exa. que determine a sua divulgação pelos meios de comunicação da Casa, principalmente pelo programa *A Voz do Brasil*.

Muito obrigado.



238.4.54.O

Sessão Não Deliberativa de 31/10/2014-09:42
Debates - CDPubl.: DCD
01/11/2014 - 9

GONZAGA PATRIOTA-PSB -PE

CÂMARA
DEPUTADOSDOS
GRANDE EXPEDIENTEGRANDE
EXPEDIENTE
DISCURSO

Sumário

Relevância do projeto de lei apresentado, em sessão do Parlamento Jovem de 2014, pelo Deputado-Mirim Francisco Alves Quirino, que estabelece a realização a cada 4 anos pelo Governo Federal, com a parceria de Governos Estaduais, da Conferência Nacional Infante-Juvenil dos Estudantes dos Ensinos Fundamental e Médio - CNIJE, de caráter deliberativo. Compromisso do orador de encaminhamento à Casa da proposta do jovem Parlamentar. Melhora relativa da posição brasileira no ranking do Banco Mundial de países com melhor ambiente para a realização de negócios. Duplicação da frota nacional de veículos automotores nos últimos 10 anos como reflexo das melhorias sociais e econômicas no País. Desafios mundiais no planejamento de mobilidade urbana sustentável diante do aumento da população e do número de veículos no planeta. Urgência na implementação de rede multimodal de transportes no Brasil para a melhoria da mobilidade urbana e regional, assim como para o atendimento das demandas por infraestrutura com vistas ao bom escoamento da crescente produção nacional de grãos. Desenvolvimento pelo Governo do Estado de Pernambuco do Programa Estadual de Mobilidade Urbana - PROMOB.

O SR. GONZAGA PATRIOTA (PSB-PE. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, tudo tem o seu dia. Cheguei aqui em 1986. Naquela época, tinha mais a história da direita e da esquerda. Naquele tempo, Presidente Onofre, a direita, que era a ARENA, ficava aqui, e o MDB, que hoje é o PMDB, ficava naquele lado.

Hoje, pela primeira vez, vou falar desta tribuna, que era considerada, naquele tempo, como a tribuna da direita. Aqui vinham os Deputados Roberto Cardoso Alves, Ricardo Fiúza e outros Deputados da ARENA que defendiam, por exemplo, o Centrão. Ali, naquele outro lado, ficavam os Deputados da esquerda, como Miro Teixeira, que ainda está por aqui, Arnaldo Faria de Sá, eu, Gonzaga Patriota, Roberto Freire, e tantos outros. Mas fico feliz em hoje vir aqui, até porque me pediram para falar daqui, em razão de não estar pronta, ainda, aquela tribuna à esquerda. Aliás, a esquerda no Brasil, como em quase todos os países do mundo, sempre sofre o preconceitinho de ficar em segundo lugar.

Mas, antes do nosso pronunciamento, Presidente Onofre Santo Agostini, quero dizer que consegui agora aqui o texto do projeto de lei



do Francisco Alves Quirino. E vejo não há nenhuma diferença deste com os projetos de lei de Deputados aqui desta Casa, inclusive com papel timbrado da Câmara dos Deputados. Trata-se do Projeto de Lei nº 3, de 2014, do Deputado Mirim Francisco Alves Quirino, apresentado na sessão do Parlamento Jovem.

Esse projeto de lei já poderia ter sido apresentado aqui por qualquer um de nós. Afinal, ele é tão importante! Oficialmente, ele será apresentado por mim, autorizado pelo Francisco, por sua família e por seus professores, na próxima terça-feira. Inclusive, Presidente Onofre, este projeto de lei já recebeu emendas, uma delas já aprovada e inserida no texto do projeto. É a Emenda nº 8, que altera de 6º para o 9º ano do Ensino Fundamental.

O projeto de lei diz:

"Art. 1º. Fica estabelecido que o Governo Federal deve realizar, a cada 4 anos, em parceria com os Governos Estaduais, a Conferência Nacional Infanto-juvenil dos Estudantes dos Ensinos Fundamental e Médio - CNIJE, em caráter deliberativo".

Art. 2º. A Conferência Nacional Infanto-Juvenil dos Estudantes dos Ensinos Fundamental e Médio tem por objetivo reunir ideias, propostas e reivindicações dos estudantes brasileiros, estreitando a relação entre os alunos e o Governo Federal, em especial o Ministério da Educação.

Art. 3º. A CNIJE será realizada em três fases:

I - a primeira fase será a Escolar, em que os estudantes irão debater e escrever projetos acerca do tema central proposto e elegerão um projeto e um delegado para participar da fase Estadual/Distrital, podendo haver fases Municipais e Regionais, dependendo da quantidade de inscrições de escolas por estado.

II - A segunda fase será a Estadual/Distrital, em que os participantes elegerão uma delegação e um número de projetos proporcionais às populações estaduais para participarem da fase Nacional.

III - A terceira fase será a Nacional, em que serão escolhidos projetos a serem realizados pelo Governo Federal e será redigida uma carta ao Poder Executivo com as reivindicações dos delegados.

Art. 4º. A CNIJE será composta de:

I - Estudantes de escolas públicas e privadas de todo o País cursando do" - era do 6º ano, mas, com a Emenda nº 4, foi alterado para - "9º ano do Ensino Fundamental ao 3º ano do Ensino Médio.

II - Professores e gestores escolares de todos os Estados brasileiros.



III - Representantes dos Governos Federal e Estaduais, Universidades, Instituições Sociais e Organizações Estudantis, como União Nacional dos Estudantes - UNE e União Brasileira dos Estudantes Secundaristas - UBES, dentre outros."

Sr. Presidente, peço permissão para ler aqui a justificativa do Deputado Mirim Francisco Alves Quirino.

"O presente projeto visa assegurar a prática dos direitos estudantis garantidos pela Constituição Federal para os mais de 40 milhões de estudantes dos Ensinos Fundamental e Médio do Brasil, concretizando esses direitos na forma de uma Conferência Nacional Infanto-Juvenil, na qual os estudantes irão trocar experiências, dialogar e sugerir ações que reafirmem a união dos discentes como inspiração à organização atual dos universitários brasileiros. A CNIJ estará em busca de uma educação melhor e, conseqüentemente, de um Brasil mais justo e igualitário.

Sala das sessões, 30 de outubro de 2014 Deputado-Mirim Francisco Alves Quirino"

Sr. Presidente, isso mostra que os projetos de iniciativa popular que chegam a esta Casa - que, muitas vezes, são aprovados tão rapidamente, como o projeto que acaba com o voto secreto que existia aqui, quando Deputados votavam secretamente e o povo não sabia em quem esses Deputados votavam - e que são muito importantes. Então, a gente precisa valorizá-los. Foi por isso que eu recebi autorização do Francisco para apresentar este projeto.

Ainda antes do meu discurso do Grande Expediente, Sr. Presidente, eu quero registrar que o Brasil subiu 3 posições no *ranking* dos melhores países para negócios no mundo. Mesmo assim, dentre 189 países, o Brasil ainda é o 120º colocado. Nós aqui somos praticamente um continente, um país muito grande, o país que tem mais água doce no mundo, país que tem a Amazônia, país que tem mais de 500 anos de existência. Então, o Brasil deveria estar entre os primeiros nos negócios, e não na posição 120, em um *ranking* de 189 países que disputam melhor ambiente para negócios.

Essa pesquisa foi elaborada pelo Banco Mundial. A gente parabeniza esses o Brasil pelo avanço com mais esses 3 pontos, que nos melhorou. Mas isso ainda é muito pouco; a gente tem que trabalhar muito mais.

Sr. Presidente, peço a V.Exa. que dê a divulgação necessária a este pronunciamento que faço a respeito desses três pontos percentuais alcançados pelo Brasil.

O nosso pronunciamento, Sr. Presidente, não dá para ler aqui porque



tem mais de 100 páginas. Mas eu vou apenas fazer, em cima dessas cento e tantas páginas, um relatório sobre mobilidade.

Sr. Presidente Onofre Santo Agostini, mobilidades em nosso País é caso de polícia! Este País, que tanto cresceu, principalmente nos últimos quase 30 anos, quando se redemocratizou, quando alcançou a democracia para as pessoas mais humildes - e eu me lembro de que aqui, junto com V.Exa., promulgamos a Carta Magna, juntamente com Ulysses Guimarães -, era um país totalmente atrasado, cuja educação era fechada. Éramos um país em que 40 milhões de brasileiros viviam naquela linha vergonhosa de abaixo da pobreza, ou pobre . Aliás, não gosto de usar este termo "*pobreza*".

Como é que a gente pode justificar que, de 1500 a 1988, portanto, em 498 anos, este Brasil não caminhava, não se integrava, não se globalizava, não respeitava os brasileiros, não respeitava os trabalhadores, não respeitava os índios, não respeitava os negros? Digo que, mesmo tendo lei, não respeitava os negros. Pois em menos de 30 anos a gente conquistou a democracia neste País, com o povo voltando a falar, as emissoras de rádio abrindo as portas para o cidadão, para a dona de casa, para quem quisesse reclamar!

O nosso discurso, Deputado Onofre - e vou querer que V.Exa. fique mais pouquinho aí para eu lhe conceder o aparte -, trata de mobilidades. Mobilidades num país sobre o qual digo assim: em 30 anos cresceu tanto, se desenvolveu tanto!...

Eu fui Ministro do Trânsito no Governo Itamar Franco, fui Secretário Nacional de Trânsito, e sempre repito isto aqui: o Brasil tinha naquela época, em 1993, portanto, há pouco mais de 20 anos, 10 milhões de veículos e menos de 1 milhão de motocicletas.

A minha Secretária de Comunicação, Aline Benevides, me disse assim: "*Não fala mais disso, que já falaste tanto isso!*"

Pois é. E a gente tem as mesmas ruas. Petrolina, naquela época, tinha entre 18 mil e 20 mil veículos; hoje tem entre 120 mil e 130 mil veículos. E são as mesmas ruas! Então o Brasil todo tinha 10 milhões de veículos e 1 milhão de motocicletas. E contamos apenas com as mesmas rodovias que existiam então.

Por isso, a gente faz aqui uma retrospectiva do Brasil atrasado e do Brasil "adiantado" - entre aspas. Como é que é adiantado, se não tem mobilidade urbana, se não tem a mobilidade rural, se não tem a mobilidade nas estradas?

Mas o nosso discurso não fala apenas nas mobilidades estruturais, físicas. A gente fala aqui de uma grande mobilidade que o Brasil conquistou.



Falam muito mal do Governo do Presidente Collor de Mello, mas foi o Presidente Collor de Mello que teve a coragem, naquela época, antes de 2000, de globalizar o Brasil com o mundo. O Brasil, se não fosse Collor de Mello - e tão mal falam de seu governo!... -, hoje estaria pior, mas muito pior. Porque o Brasil teve esse avanço exatamente quando se globalizou com o mundo. E não apenas isso.

Eu vou já conceder um aparte ao eminente Deputado Onofre Santo Agostini. Mas, antes, quero dizer exatamente que o meu discurso não é apenas sobre a importância de se dar mobilidade física; é, também, sobre mobilidade da educação, mobilidade do conhecimento científico, mobilidade de pessoas lá de Santa Catarina, Estado de V.Exa., e do meu Pernambuco, meu Salgueiro, minha Sertânia, minha Afogados da Ingazeira, do Francisco Alves Quirino, que, repito, deu um *show* aqui ontem. É de mobilidade quando falo do conhecimento das pessoas humildes, que antes não tinham, mas que agora poderão ter uma integração social, educacional, cultural. É mobilidade que nos falta, porque os governantes não conversam, não escutam. Eles se trancam ali no Palácio do Planalto, no Palácio das Princesas, em outros palácios dos Estados, como na Prefeitura de Petrolina, ou de Salgueiro, ou de Sertânia, e não escutam.

Portanto, Presidente Mauro Benevides, eu vou ouvir agora, com muita atenção, o eminente Deputado e amigo Onofre Santo Agostini, neste discurso de Grande Expediente em que falo sobre mobilidade.

O Sr. Onofre Santo Agostini - Deputado, eu queria lhe pedir um aparte para cumprimentá-lo por todo o seu pronunciamento. Evidentemente, é muito interessante, principalmente neste final de legislatura. Mas eu queria fazer referência à primeira parte, em que V.Exa. relata, com orgulho, o seu conterrâneo lá de Pernambuco, o menino Francisco, pelo projeto de lei que ele apresentou. Eu assisti à parte da sessão-mirim de ontem em que foi presidida também, Deputado Gonzaga Patriota, por um catarinense, o estudante Daniel Fernandes Rossatti, do Município de São Bento do Sul, no Estado de Santa Catarina. Aliás, o Daniel presidiu muito bem a sessão em que seu conterrâneo apresentou esse projeto de lei que foi votado. Eu, inclusive, exatamente nesse momento, estava aqui no plenário assistindo ao debate. Por sinal, muito interessante esses deputados-mirins, esses estudantes, que fizeram essa sessão de ontem. E, como eu disse, e vou repetir, nós, catarinenses, também ficamos orgulhosos, porque o Daniel Fernandes Rossatti, que é lá do meu Estado de Santa Catarina, de São Bento do Sul, cidade muito importante para o meu Estado porque é uma cidade industrial, presidiu a sessão, e a presidiu muito bem. Por isso, cumprimento V.Exa. pelo Francisco, como também quero dizer ao povo de Santa Catarina que o Daniel soube muito bem dirigir essa sessão, da qual V.Exa. se sente tão orgulhoso, e ainda vai apresentar o projeto de lei do Francisco. Parabéns! Mas, lamentavelmente, eu o interrompi, eis que V.Exa. já estava empolgado,



fazendo um pronunciamento muito importante. Por isso, agradeço o aparte que me foi dado pelo ilustre Parlamentar.

O SR. GONZAGA PATRIOTA - Eu é que agradeço, eminente Deputado Onofre Santo Agostini. Farei, com a permissão da Casa, a inserção desse aparte de V.Exa. ao nosso modesto pronunciamento, principalmente na parte anterior, quando falei aqui do Francisco.

Sr. Presidente, o Collor de Mello foi Presidente de 1990 a 1992. Eu dizia sobre isso aqui já no final do século passado, mas lembro-me exatamente de 1990, 1992, 1993, quando fui Secretário Nacional de Trânsito, quando eu já sentia a importância dessa globalização da economia, com a Internet entrando e saindo do Brasil.

Por isto é que trazemos este pronunciamento neste instante, Sr. Presidente, para falar dessas mobilidades que citei aqui, em especial da mobilidade do trânsito nos Municípios.

Vejam, quando cheguei a Brasília - e temos aqui a Erika Kokay, que já está nesta cidade há mais tempo que eu -, aqui não havia sinal de trânsito. Brasília tinha um pouco mais de 150 mil ou mesmo 200 mil veículos. Hoje já são milhões de veículos aqui em Brasília. Então havia 5 cidades satélites, e hoje esse número já dobrou.

Mas a mobilidade da cidade é a mesma; não vemos muitas coisas. Ainda bem que o Oscar Niemeyer passou por aqui e mostrou como sair do Eixão e entrar no Eixinho Leste ou no Eixinho Oeste, adentrar as outras partes que seguem nesta asa do belo avião de Brasília.

Aqui ainda se anda. Mas, na minha capital, a Capital pernambucana - que não é diferente da Capital de V.Exa., ou da Fortaleza do Mauro Benevides, que também é uma fortaleza, aí é que a coisa é diferente! Temos que fazer rodízio. E se você vai a São Paulo? Lá, saímos de 1 milhão de veículos, há 20 ou 21 anos, e fomos para 16 milhões, 17 milhões de veículos!

Refiro-me também a motocicletas quando falo isso, e sou motociclista. Recentemente, fui participar da Rota 66, nos Estados Unidos. Lá, em 8 dias, percorremos mais de 4 mil quilômetros. Deveremos ir, agora em maio, à Suíça, aos Alpes. Já estou ficando velho... Já passei dos 40, e tenho que aproveitar e utilizar a nossa motocicleta, a nossa *Harley-Davidson* de 1.700 cilindradas.

É diferente aquele Brasil com menos de 1 milhão de motocicletas do Brasil de hoje que tem 18 milhões de motocicletas. Quando se fala na mobilidade, é para evitar que em 60% dos casos de mutilação em acidentes esteja envolvida a motocicleta, ou seja, o motociclista, o motoqueiro, o mototaxista. Por falta de quê? De muitas coisas.



Fala-se na mobilidade física - da estrada, da rua -, mas se fala também, como aqui no meu discurso, da mobilidade educacional. Não dá para suportarmos escolas que ensinam 10, 15 disciplinas e não têm a disciplina de Educação de Trânsito. Que não coloquem mais disciplinas! Já há disciplinas demais. Mas que coloquem a disciplina Educação de Trânsito nas escolas.

Não somos mais o Brasil de 50 anos atrás, quando se comprava uma carteira de habilitação. Hoje, para termos uma carteira de habilitação, temos que estar preparados para dirigir, para respeitar.

Eu tenho um projeto de lei que está nas mãos do Deputado Fábio Trad e que precisa ser aprovado para se acabar com o crime culposo. Ou é crime ou não é crime. Crime culposo, a meu ver, não existe. Se venho no meu veículo, e o meu veículo preenche todos os requisitos, todas as exigências do trânsito, e se venho na velocidade certa e se minha habilitação está em dia, caso alguém atravesse na minha frente, causando, lamentavelmente, um acidente, isso não é crime. Crime culposo de quê?! Eu não quis matar ninguém... Agora, se eu bebo cachaça, vou à Ponte JK e lá mato 3 pessoas, como recentemente aconteceu em Brasília, isso aí é crime mesmo, é crime! Houve a intenção de matar.

Então, o meu projeto de lei fala exatamente em acabar com o crime culposo. A gente tem aí o dolo eventual. Se houve o dolo é porque a pessoa sabia que isso poderia acontecer. É a mesma coisa que pegar uma arma e dizer: "*Vou matar fulano de tal.*" Pode até não matar, mas teve a intenção. A arma é que não prestou - graças a Deus!

Sr. Presidente, eu pensei que ia dar para falar mais nestes 25 minutos, mas já estou vendo que o tempo está se acabando. Vou pedir então a V.Exa. que dê total divulgação a este meu pronunciamento. Aliás, Deputado Onofre, vou preparar um livrinho para distribuir, e peço aos Ministros de Governo, aos Secretários de Estado e de Município que deem uma lida nesse trabalho que fizemos e que apresentamos à Universidade de Pernambuco - e que vai ser apresentado a outras escolas -, não apenas sobre mobilidade física, em relação à qual tive o tempo de falar mais, mas também sobre mobilidade cultural. Tem tantas coisas boas neste País! Cito os violeiros lá de Tabira, de São José do Egito, que chegam a Brasília, ao Rio Grande do Sul, à Santa Catarina de V.Exa., ou os poetas lá do Ceará, que chegam a São Paulo para fazer intercâmbio de cultura. E nós temos outras partes importantes neste País que deveriam ter também a sua mobilidade.

Por que alguém de uma boa universidade de Medicina, que aprendeu tudo sobre determinadas coisas, fica parado em um canto? Porque falta dinheiro para essa mobilidade das coisas boas.

Nós não podemos dar mobilidade ao que não presta. Temos que



acabar com as drogas, temos que fechar com a polícia - que falta no Brasil - esses 4 mil quilômetros de fronteiras que estão aí, permitindo que adentrem com armas e mais armas, o que não temos como combater. Aliás, o que temos que combater aqui é uma campanha feita pelos governos: a tal de "*devolva sua arma; entregue sua arma e receba 100 reais, pois ninguém pode andar armado.*" E o bandido pode andar armado?! O bandido pode andar armado; o cidadão, não.

Sr. Presidente, vejo que acabou o tempo, rapidinho. Mas quero concluir, Presidente, agradecendo a atenção de V.Exa., agradecendo aos telespectadores que tiveram a paciência de me ver durante estes 25 minutos, e agradecendo o Deputado Onofre Santo Agostini por seu aparte. Agradeço principalmente a Deus pela saúde que me dá e sempre me deu. Que eu possa, durante esses mais 4 anos que vêm aí pela frente, representar os mais de 100 mil pernambucanos que me mandaram para cá, para que eu continue fazendo esse trabalho.

Muito obrigado. Fiquem todos com Deus!

O SR. PRESIDENTE (Mauro Benevides) - A Presidência cumprimenta o nobre Deputado Gonzaga Patriota pelo seu pronunciamento, o primeiro do Grande Expediente da sessão de hoje, sobretudo no aparte inicial, em que V.Exa., Sr. Deputado por Pernambuco, enaltece esse projeto do Parlamento Mirim, que esta Casa ontem vivenciou durante toda a manhã e mesmo durante o restante do dia, como forma de despertar a vocação da nossa juventude para o exercício das funções legislativas. Realmente, a condução dos trabalhos e, sobretudo, dos debates que aqui foram travados, tudo isso significa uma lição valiosa aos jovens aqui presentes, que tiveram conhecimento pleno acerca das atribuições daqueles que exercem a representação popular em todos os níveis, seja no Parlamento nacional, seja nas Assembleia Legislativa e nas Câmaras Municipais.

Esse foi um discurso extremamente oportuno que, certamente, diante dos dirigentes da Casa, significará um estímulo para que se prossiga, nas seguintes legislaturas a se instalarem aqui, essa sequência de atividades, cujo objetivo é atrair os jovens para o correto desempenho das atividades legislativas quando ocorrer o chamado *opportuno tempore*.

Portanto, os cumprimentos da Mesa ao nobre Deputado Gonzaga Patriota por seu pronunciamento no Grande Expediente da sessão de hoje.

PRONUNCIAMENTOS ENCAMINHADOS PELO ORADOR

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, o Brasil subiu 3 posições e está



em 120º lugar, em um ranking de países com melhor ambiente para negócios, elaborado pelo Banco Mundial. Em primeiro lugar, na lista de 189 países, está Cingapura. Publicado anualmente, o documento mede a facilidade de se fazer negócios em diferentes economias, com base na regulamentação envolvendo questões como acesso a crédito e energia elétrica, comércio exterior e processo de abertura de negócio.

Levando-se em conta América Latina e Caribe, o levantamento concluiu que a Colômbia é a economia da região onde é mais fácil fazer negócios. Esse país, que está em 34º lugar no *ranking*, implementou o maior número de reformas regulatórias desde 2005, totalizando 29. O Banco Mundial destaca, por exemplo, que entre 2013 e 2014 a Colômbia facilitou o acesso ao crédito por meio de nova lei para melhorar o sistema de transações seguras.

Além da Colômbia, estão na lista das 5 primeiras economias regionais em facilidade de negócios Peru (35º), México (39º), Chile (41º) e Porto Rico (47º). Outro país da região com ambiente de negócios mais favorável que o brasileiro é o Equador (115º). No entanto, o Brasil está melhor do que Argentina (124º), Bolívia (157º) e Venezuela (182º). Fora da América Latina, o ambiente de negócios do Brasil também supera o da Índia (142º).

Este ano, Sr. Presidente, pela primeira vez, o Banco Mundial coletou dados para uma segunda cidade, no caso das 11 economias cuja população é superior a 100 milhões de habitantes. Foi o caso do Brasil, onde fizeram parte da pesquisa São Paulo e Rio de Janeiro.

Professor de modelo de negócios, no Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais - IBMEC, Ricardo Yogui avalia que a melhora de posição do Brasil no *ranking* "foi leve". E comentou: *"Não foi um grande salto, em termos de posição. Talvez reflita resultados da economia, que nós tivemos nos últimos tempos. Tivemos investimentos na área de energia, petróleo. Isso acaba atraindo a atenção internacional"*.

Yogui cita questões que ainda são entraves ao ambiente de negócios no País. E diz: *"A infraestrutura continua sendo o grande desafio, [assim como] a questão da burocracia. A gente tem que avançar um pouco mais."*

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, muito tem se falado, nos últimos tempos, a respeito da questão da mobilidade urbana no Brasil. Todos reconhecem, é claro, que esse assunto tem se transformado em um dos nossos maiores problemas na atualidade.

A questão principal é que nosso País mudou. Nos últimos 10 anos, entre 2001 e 2011, os 10% mais pobres do País tiveram um



crescimento de renda acumulado de 91,2%, crescimento 5,5 vezes maior do que a parcela mais rica da população nesse mesmo período, que foi de 16,6% da renda acumulada. O dado é do estudo *A Década Inclusiva (2001-2011): Desigualdade, Pobreza e Políticas de Renda*, realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA.

Nesses 10 anos, pessoas que vivem em famílias chefiadas por analfabetos tiveram 88,6% de aumento da renda, contra 11,1% de decréscimo para aquelas cujo chefe familiar possui 12 anos de instrução regular ou mais.

No Nordeste, a renda cresceu 72,8%, enquanto no Sudeste, a Região mais rica do País, essa taxa foi de 45,8%. Entre aqueles que se consideram negros, o aumento de renda foi de 66,3%, e a população declarada como parda obteve melhoria de 85,5% do ganho pelo trabalho. Para os que se dizem brancos, o crescimento de renda foi de 47,6%.

Desde 2003 a economia brasileira cresceu em todos os anos, compondo uma taxa acumulada de 40,7% até 2011. Nesse mesmo período, a taxa de crescimento do PIB *per capita* acumulada foi de 27,7%.

O estudo foi elaborado a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - PNAD de 2011, divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE, complementado por dados inéditos até agosto de 2012. "*Estatisticamente, em 2011 o Brasil atingiu o menor nível de desigualdade de sua história*", declarou o presidente do instituto, Marcelo Neri.

O ajuste nominal do salário mínimo e programas sociais como o Brasil Carinhoso, Brasil sem Miséria e Minha Casa, Minha Vida são os responsáveis pela melhoria da renda do trabalhador. A redução da desigualdade pode ser decomposta pelas diversas fontes de renda: trabalho (58%), Previdência (19%), Bolsa Família (13%), Benefício de Prestação Continuada (BPC 4%), e outras rendas (6%), como aluguéis e juros.

Para o IPEA, o processo de redistribuição de renda é sustentável, pois tem como principal causa o aumento do emprego. No entanto, sem as políticas redistributivas patrocinadas pelo Estado brasileiro, a desigualdade teria caído 36% menos na década. "*Cada real que você gasta com o Bolsa Família reduz a desigualdade 350% mais que cada real que você gasta com previdência*", afirmou Neri.

Em 10 anos, a pobreza no Brasil caiu mais de 55%, fazendo com que o País cumprisse em menor tempo o primeiro dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio, de redução de metade do número de



pessoas vivendo em extrema pobreza até 2015.

O Índice Gini, que mede a desigualdade, chegou a 0,527 em 2011. Segundo essa metodologia, quanto mais próximo de 0 menos desigual é um país. Em 2001, o Índice Gini do Brasil era 0,61; em 1960 era 0,535.

Segundo o PNAD 2011, os trabalhadores que estão entre os 10% que ganham salários mais baixos tiveram um aumento maior do que os outros 90% que ganham mais. Os salários na faixa mais baixa passaram de R\$144 mensais para R\$186, o que significa um aumento de 29,2% entre 2009 e 2011. No período, a média dos rendimentos vindos do trabalho de todos os brasileiros cresceu 8,3%, passando de R\$1.242 para R\$1.345.

De acordo com o IBGE, os rendimentos aumentaram proporcionalmente mais nas faixas menos favorecidas, e, quanto melhor posicionado o trabalhador no mercado, o ritmo de aumento de ganhos diminuiu. Considerando os trabalhadores domésticos com carteira de trabalho assinada, por exemplo, o aumento no rendimento foi de 5,2%, enquanto para os sem carteira foi de 15,2%.

Em 2011, os empregados com carteira de trabalho assinada obtiveram ganho real de 4,9% em relação a 2009. Também tiveram acréscimo no rendimento do trabalho principal os militares (6,2%) e estatutários (11,6%). Em 2011, os 10% da população ocupada com os rendimentos de trabalho mais elevados concentraram 41,5% do total de rendimentos de trabalho.

O trabalho infantil diminuiu em todas as faixas etárias, em todas as regiões e em números absolutos. A queda mais expressiva foi entre crianças de 5 a 9 anos, da ordem de quase 30%. Nos últimos 2 anos, quase 600 mil crianças e jovens deixaram de trabalhar.

O total de veículos no País mais que dobrou nos últimos 10 anos e atingiu 64,8 milhões em dezembro de 2010, segundo levantamento do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

O balanço do DENATRAN aponta que o Brasil fechou 2010 com exatos 64.817.974 veículos registrados. Em 10 anos, o aumento acumulado é de 119%, ou seja, mais 35 milhões de veículos chegaram às ruas no período. Segundo o órgão, essa seria a frota circulante no País, que considera carros, motos, caminhões e outros tipos de automotores inseridos no cadastro desde 1990. Os dados do DENATRAN não desconsideram, por exemplo, eventuais proprietários que registraram o veículo, mas deixaram de circular e não deram baixa no registro.

Considerando o resultado do Censo IBGE 2010, que indica que a população é de 190,732 milhões, o País tem uma média de 1 carro



para cada 2,94 habitantes.

O aumento na frota de veículos foi significativo também no período de 12 meses. Entre 2009 e 2010, as ruas brasileiras ganharam 5,456 milhões de carros - um crescimento de 9,19%. O aumento nos registros superou a produção do setor: em 2010, a indústria automobilística produziu 3,638 milhões de veículos, número considerado recorde.

O Brasil terminou o ano de 2012 com uma frota total de 76.137.125 veículos automotores. Desde 2001, houve um aumento da ordem 138,6%, sendo que a quantidade de automóveis exatamente dobrou, passando de 24,5 milhões (2001) para os 50,2 milhões (2012). Os dados fazem parte do Relatório *Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil*.

O estudo mostra ainda que a frota de motos continua crescendo no nosso País. Em São Paulo o acréscimo foi superior a 1 milhão no período 2001/12; no Rio de Janeiro a frota de motocicletas triplicou, passando de pouco mais de 98 mil para 472 mil.

O crescimento na frota de automóveis continua elevado em todas as principais regiões metropolitanas, variando de 73% no Rio de Janeiro a 159,7% na região metropolitana de Manaus. A maioria dessas regiões metropolitanas apresenta crescimento acima de 100%.

O aumento na frota de veículos nem sempre é benéfica. Os congestionamentos causam prejuízos e acidentes ao País e afetam o trabalho de milhões de pessoas todos os dias. As perdas financeiras, somente no Estado de São Paulo, foram calculadas pelo Governo em R\$4,1 bilhões por ano.

O custo dessa crise também afeta o bolso do consumidor. Os caminhões parados no trânsito gastam mais combustíveis e fazem menos entregas. As empresas são obrigadas, então, a gastar mais com o serviço, colocando mais veículos nas ruas e repassando o custo para o preço dos produtos.

Além disso, há uma piora da qualidade da saúde dos moradores, uma vez que a fumaça dos veículos é considerada a maior causadora da poluição atmosférica. As pessoas sofrem mais de doenças respiratórias e estão mais sujeitas a câncer de pulmão (pesquisas relatam que a exposição a duas horas no trânsito paulista equivale a fumar 2 cigarros).

Em 1997 foram criados os rodízios para diminuir a circulação de veículos em determinados horários na Capital paulista. Também foram feitas ciclovias (17,5 quilômetros) e campanhas de conscientização. Mas nada disso resolveu o caos no trânsito.



Também foi incentivado o uso de motocicletas, que ocupam menos espaço no trânsito. Porém, elas poluem mais do que veículos novos e são as principais causadoras de mortes no trânsito. Segundo o *Mapa da Violência 2011*, do Instituto Sangari, o número de vítimas fatais no trânsito brasileiro subiu 23,9%, de 1998 a 2008; entre os motociclistas, o aumento foi de 753,8%.

A Mobilidade Urbana objetiva promover a articulação das políticas de transporte, trânsito e acessibilidade, a fim de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável, priorizando-se a implementação de sistemas de transportes coletivos, dos meios não motorizados (pedestres e ciclistas), a integração entre diversas modalidades de transportes, bem como a implementação do conceito de acessibilidade universal, para garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade.

Por isso, cada vez mais especialistas defendem a mobilidade urbana sustentável. Uma das principais mudanças seria o investimento em transporte coletivo e o desestímulo ao individual.

Entre as medidas sugeridas - e uma das mais polêmicas - está a cobrança de pedágio urbano. Ela consiste em cobrar uma tarifa dos motoristas que circulem em determinadas áreas da cidade. O modelo foi implantado pela primeira vez em 1975, em Cingapura, e se espalhou por países europeus.

Em São Paulo, há projetos que tramitam na Câmara para cobrar motoristas que trafeguem na região central. As tarifas variam de R\$1 a R\$4, valor que especialistas acham pouco para que a medida dê resultado.

Há ainda propostas de aumento da malha ferroviária. Atualmente, 60% do transporte brasileiro é feito em rodovias. São Paulo, por exemplo, possui apenas 65,3 quilômetros de linhas de metrô, enquanto Santiago do Chile (com metade da população paulista) possui 83,2 quilômetros, e Nova Iorque, 479 quilômetros.

Todos esses pontos são avaliados como soluções para as demais capitais brasileiras e mesmo para cidades de médio porte que já enfrentam problemas semelhantes.

Mobilidade é o grande desafio das cidades contemporâneas, em todas as partes do mundo. A opção pelo automóvel, que parecia ser a resposta eficiente do século 20 à necessidade de circulação, levou à paralisia do trânsito, com desperdício de tempo e combustível, além dos problemas ambientais de poluição atmosférica e de ocupação do espaço público.



No Brasil, a frota de automóveis e motocicletas teve crescimento de até 400% nos últimos 10 anos.

Mobilidade urbana sustentável envolve a implantação de sistemas sobre trilhos, como metrô, trens e bondes modernos (VLTs), ônibus "limpos", com integração a ciclovias, esteiras rolantes, elevadores de grande capacidade. E soluções inovadoras, como os teleféricos de Medellín (Colômbia), ou sistemas de bicicletas públicas, como os implantados em Copenhague, Paris, Barcelona, Bogotá, Boston e várias outras cidades mundiais.

Por fim, a mobilidade urbana também demanda calçadas confortáveis, niveladas, sem buracos e obstáculos, porque um terço das viagens realizadas nas cidades brasileiras é feita a pé ou em cadeiras de rodas.

Somente a requalificação dos transportes públicos poderá reduzir o ronco dos motores e permitir que as ruas deixem de ser "vias" de passagem e voltem a ser locais de convivência.

Impactado pelo acesso ao crédito e o crescimento da renda no Brasil, o setor da construção civil atravessa nestes últimos anos talvez o seu melhor momento na história, uma situação ainda sem data prevista para acabar.

Em 2011, por exemplo, um estudo feito pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos - DIEESE, mostrou uma expectativa de crescimento para o segmento neste ano de 8,5% acima do percentual previsto para o Produto Interno Bruto, que é de 4,5%.

Todos esses dados apontam que o Brasil vive um *boom* da construção civil. Para o DIEESE, os investimentos públicos e privados, além de programas como o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e o Minha Casa, Minha Vida, estimularam o crescimento do segmento e são os fatores que devem ajudar a compor um cenário positivo para o setor nos últimos anos, apesar de uma possível redução no ritmo de consumo.

Além disso, o estudo cita a Copa de 2014 como um dos pilares para o crescimento. O aumento nos investimentos no setor resultou também em uma alta no aporte de financiamentos imobiliários, com recursos do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), que alcançou os R\$83,9 bilhões. Os valores contratados nos financiamentos com recursos do FGTS cresceram 73%. E a quantidade de unidades adquiridas ficou 57% maior que a de 2009.

Já os financiamentos por meio da Poupança SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo), aumentaram 65%, e o número de unidades contratadas cresceu 39%.



Os números também apontam para um crescimento sustentável do segmento de materiais de construção. Entre 2005 e 2009, a construção civil cresceu cerca de 10% ao ano, depois de um período de estagnação de 20 anos.

A exportação de obras de construtoras brasileiras explodiu nos últimos 10 anos. O desembolso de financiamentos do BNDES para obras de empreiteiras brasileiras no exterior aumentaram 1.185% entre 2001 e 2010, passando de US\$72,897 milhões para US\$937,084 milhões. No Governo Lula, que usou a diplomacia presidencial para abrir mercados para empresas brasileiras na África e América Latina, o crescimento foi de 544%.

A Odebrecht, Andrade Gutierrez, OAS, Queiroz Galvão e Camargo Corrêa tiram uma parcela cada vez maior de seu faturamento de obras feitas em países como Venezuela, Peru, Angola e Moçambique. *"O banco financia obras de infraestrutura desde 1997 e jamais houve uma demanda tão grande para projetos no exterior"*, diz Luciene Machado, Superintendente de Comércio exterior do BNDES.

"Antes isso se restringia à Odebrecht, mas agora vemos todas as empreiteiras fazendo uma opção pela internacionalização", afirma. Ela prevê que os desembolsos devem chegar a US\$1,3 bilhão neste ano, uma alta de 38% em relação a 2010. Já há contratos para construção de uma hidrelétrica na Nicarágua e de hidrelétricas e gasoduto no Peru, que devem começar a ter desembolsos em breve. Então, os desembolsos do BNDES não são os únicos indicadores do aumento das exportações das empreiteiras.

Segundo dados do Banco Central, ao lado de exportação de serviços de tecnologia de informação, construção e engenharia estão entre os que mais crescem. De acordo com o BC, as exportações das empreiteiras entram em duas categorias: exportações de serviços de construção ou de engenharia, ou investimento brasileiro direto (IBD).

O IBD em infraestrutura e construção de edifícios cresceu de US\$194 milhões em 2006, primeiro ano pesquisado, para US\$455 milhões em 2010 - uma alta de 186%. Já as exportações de serviços de construção e engenharia cresceram de US\$1,8 bilhão em 2003 para US\$ 5,7 bilhões em 2010 - alta de 208%.

Esses dados subestimam o valor real das exportações. Segundo o BC, muito do investimento brasileiro direto é feito a partir de reinvestimento de lucros auferidos no exterior, o que as empreiteiras não internalizam, e, por isso, não entram na estatística. Já nos números de exportação de serviços de construção e engenharia entram apenas os projetos de curta duração.

No Brasil, infelizmente, o tema da mobilidade não recebeu até hoje a



atenção que merece. Como todos os direitos fundamentais neste País ainda profundamente marcado pela desigualdade, o direito à mobilidade é significativamente condicionado pela condição social. Em regra, quem tem mais, quem pode mais move-se mais e melhor.

Não apenas renda, mas idade, escolaridade e até gênero interferem nos padrões de deslocamento das pessoas.

Além disso, as formas como as pessoas se deslocam no território revelam como as funções urbanas são distribuídas nele.

Desenvolver estratégias para a criação de novas formas de trânsito e transporte, em contraposição ao incremento do transporte individual - que produz facilidades, mas também transtornos - é dever de uma política de mobilidade urbana eficaz.

Ou seja, é necessário dar as pessoas à chance de escolher formas mais eficientes e adequadas de se deslocar, sem que dependam tão fortemente do uso do veículo individual, fonte de congestionamentos e poluição.

Além disso, não se pode pensar em mobilidade urbana sem se pensar nas ruas, calçadas e ciclovias, já que são por elas que as pessoas fazem a maior parte dos deslocamentos.

Mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano de um Município . Assim, a mobilidade urbana adequada é obtida por meio de políticas de transporte e circulação que visam à melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

No Brasil , a Lei Federal nº 12.587, de 2012, estabelece as seguintes diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana :

1. integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação , saneamento básico , planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
2. prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
3. integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
4. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;



5. incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
6. priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
7. integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

A Mobilidade Urbana se apresenta como um dos principais desafios das grandes metrópoles no Brasil e no mundo. O deslocamento de pessoas em direção aos grandes centros em busca de serviços de qualidade, empregos e oportunidades de negócios contribui para a concentração populacional nas grandes capitais e regiões metropolitanas.

É notável a necessidade e a urgência de harmonizar os movimentos de bens e de pessoas com agilidade, eficiência, conforto e segurança, além de mitigar os impactos negativos gerados pelo transporte urbano, especialmente os congestionamentos, os acidentes, a poluição visual, atmosférica e sonora, bem como a exclusão social.

Transporte é a infraestrutura com maior potencial para direcionar o desenvolvimento urbano. Uma visão de futuro passa por explorar de forma controlada esta vertente em todo o seu limite, por entender e exercer o papel que compete ao transporte como protagonista da conformação urbana de uma cidade. Muitas metrópoles latino-americanas vivem um processo constante de reconstrução. Estima-se que até metade das áreas urbanas das nossas grandes cidades passarão por uma renovação atingindo tanto vazios urbanos como áreas já edificadas.

O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. A demanda por transportes deriva de um conjunto complexo de fatores, desde os locais até os econômicos.

Logo, uma sistematização apropriada para o estudo e o gerenciamento da demanda compreende mais de uma área do conhecimento, envolve mais de uma esfera do poder, e transcende a realização de um mandato governamental. É preciso planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

Segue uma ilustração da complexa relação da mobilidade com a dinâmica econômico-urbana de uma cidade nesse início de milênio.

O aumento na renda da população urbana brasileira vem se refletindo de forma direta na indústria da construção civil. A ascensão econômica dos diferentes estratos da população demanda uma oferta diferenciada



de imóveis. O padrão de construção que atendia os nossos imigrantes urbanos de décadas anteriores não mais necessariamente atende às aspirações da nossa classe urbana emergente.

Novos imóveis - sejam residenciais, comerciais ou para serviços, ou mesmo mistos - surgem em praticamente todos os bairros, alterando suas densidades e exercendo pressão sobre as infraestruturas instaladas. Os deslocamentos antes pendulares bairro-centro, onde então residiam e trabalhavam nossos habitantes, agora se dão em múltiplas direções.

O aumento da renda também proporcionou a motorização de uma parcela significativa dos então usuários cativos do transporte coletivo, através da aquisição de autos e motos. Assim, multiplicam-se as origens e os destinos das viagens, cresce a demanda pelo transporte privado e cai a demanda pelo transporte coletivo.

Dentre todas as infraestruturas, a de transportes é a que exige mais recursos para aumentar a oferta. A infraestrutura de transportes é a que requer a maior melhor compreensão na leitura.

No entanto, e no que se refere à mobilidade urbana, a avaliação dos polos geradores de viagens, por exemplo, ainda tem sua análise muito limitada a um empreendimento, no impacto sobre a circulação viária na área de influência do seu entorno e na quantidade de vagas disponibilizada para o estacionamento de automóveis, onde prevalece a máxima de quanto mais, melhor. E, com o proliferar dos empreendimentos, multiplicam-se os problemas de circulação na rede.

O transporte de bens é essencial e vem assumindo uma função cada vez mais vital para a sociedade e a economia moderna. Mas muito pouco se sabe sobre a circulação de cargas urbanas. Por exemplo, o sistema *just-in-time*, que proporciona ganhos no processo produtivo através da redução de estoques e da diminuição no tamanho dos lotes, pressupõe uma maior frequência de entregas e, portanto, maior número de viagens veiculares.

E o aumento da participação de veículos de carga na composição do tráfego gera uma nova natureza nos conflitos viários e na disputa por vagas de estacionamento, entre veículos de passageiros e de carga, representados por motos, vans e caminhões de diversas dimensões e formatos. Torna-se importante, portanto, planejar o sistema de transportes de maneira mais integrada, levando-se em conta as características particulares e os interesses de cada setor envolvido.

É essencial harmonizar os movimentos de cargas e de pessoas. É fundamental concatenar ações transversais para minimizar as externalidades negativas geradas pelo transporte urbano, mormente os congestionamentos, os atrasos, a intrusão visual, os acidentes, os



ruídos, as emissões e os impactos sobre a saúde.

Nunca se vendeu tanto automóvel e motocicletas no Brasil! E nunca a discussão sobre congestionamentos esteve tão presente na nossa vida. Os congestionamentos se alastraram no tempo e no espaço, ocupando novas vias e horários de Porto Alegre. Os tempos de deslocamento entre pares origem-destino na cidade de Porto Alegre vêm crescendo ano a ano.

Muito já perguntam se haveria um limite, um ponto, quando Porto Alegre atingiria a situação prevalecente em megalópoles como, por exemplo, São Paulo, onde uma viagem urbana pode levar horas, muito embora os recursos públicos municipais aportados ao setor rivalizem com os orçamentos da saúde e educação.

Os congestionamentos geram externalidades negativas e grandes "deseconomias" que contribuem para a perda da competitividade de uma cidade frente àquelas cidades que tomaram a decisão por enfrentar, de frente, a crise da mobilidade urbana.

Entre essas cidades já despontam Bogotá e Curitiba, no cenário latino-americano, Paris, Estocolmo, Amsterdam, Milão e Londres, na dimensão europeia, e Cingapura e Seul, na Ásia; e, mais recentemente, Nova Iorque, na América do Norte.

Excetuando a crise econômica que ora se abate sobre o planeta e cuja exata dimensão competirá à história tratar, as perspectivas para a economia brasileira são muito favoráveis na medida em que o Risco Brasil cai a patamares nunca vistos e a atratividade do nosso País se aproxima daqueles classificados como *investment grade*. Como resultado do crescimento da renda, nossas famílias urbanas estão se motorizando e deixando ainda mais marcante a falta de investimentos das últimas décadas em sistemas de transporte urbano.

Essa carência é particularmente perceptível em cidades brasileiras de porte médio a grande, ou seja, cidades com população superior a 500 mil habitantes.

Na medida em que carecemos de uma rede viária estruturada, dividida em vias expressas, arteriais, coletoras e locais, praticamente todas as vias da grande maioria das metrópoles brasileiras mesclam o tráfego local com o de passagem, além de juntar automóveis, motos, ônibus, lotações e caminhões a pedestres e veículos de tração animal e humana.

O tráfego local e o de passagem têm velocidades e alcances distintos, sendo assim intrinsecamente conflitantes e naturalmente incompatíveis.



Como resultado de anos de transformação de vias coletoras de bairro em vias arteriais, buscando acomodar o volume crescente do tráfego de veículos privados, temos hoje um quadro viário marcado pelo alastramento dos congestionamentos e das emissões veiculares que tem efeitos não só sobre a saúde humana como também sobre o aquecimento global, por acidentes de trânsito que agora se espalham por toda a rede, e pela perda crescente de atratividade do transporte coletivo que resta cada vez mais refém do congestionamento.

Transporte afeta a saúde da população tanto de forma direta como através da poluição do meio ambiente. Transporte responde por 23% das emissões de gases de efeito estufa e por 70% da poluição do ar nas grandes cidades. As emissões do transporte apresentam um crescimento mais rápido do que em qualquer outro setor. Veículos motorizados sobre pneus, que preponderam nas áreas urbanizadas do planeta, respondem por 74% das emissões de CO₂ provenientes do transporte.

Os principais impactos do transporte sobre a saúde incluem as lesões decorrentes de acidentes de trânsito, problemas respiratórios decorrentes da poluição do ar, obesidade associada à redução da atividade física e perturbações causadas pelo ruído. Os grupos mais vulneráveis incluem crianças e idosos, bem como ciclistas e pedestres.

Estima-se que a inspeção técnica veicular prevista no Código de Trânsito Brasileiro de 1998, que ainda está por ser regulamentada, e que daria amparo legal para retirar das ruas aqueles veículos sem condições de trafegar por questões de segurança ou por não se enquadrarem nas normas de emissões, poderia reprovar até um terço dos automóveis que circulam em São Paulo. Nas ruas movimentadas das nossas cidades, onde a idade média da frota dos automóveis ultrapassa os 10 anos, é comum o nível de ruído ultrapassar os limites legais.

As estatísticas brasileiras revelam que 30% dos acidentes de trânsito envolvem pedestres e estes respondem por 50% das mortes de trânsito. Pesquisas internacionais mostram que um pedestre atingido por um automóvel a 60 km/h tem 95% de probabilidade de morrer; a 50 km/h essa probabilidade cai para 50%; e a 30 km/h fica em 5%.

Ações integradas entre os diversos setores que gerenciam as políticas urbanas são fundamentais para a melhora da qualidade do ar nas grandes cidades e para a redução dos acidentes. O estímulo ao transporte coletivo e a redução de veículos circulantes é, talvez, a mais importante dessas ações.

Nenhuma rede viária consegue crescer na mesma proporção dos novos empreendimentos e da motorização. Durante décadas o mundo tentou mover a maior quantidade possível de veículos da forma mais



rápida possível.

Hoje as grandes metrópoles enfrentam o desafio de melhorar a qualidade do espaço viário, de tornar mais agradável e fácil a circulação das pessoas. Nas cidades proativas pela mobilidade do século XXI discute-se o resgate dos espaços públicos para os cidadãos e o fim da hegemonia do automóvel sobre o limitado espaço viário disponível.

Enquanto isso as cidades brasileiras, quer por inércia ou por desconhecimento das melhores práticas internacionais, continuam apostando na construção de viadutos para atacar problemas localizados de congestionamento. Também seguem asfaltando as ruas de suas periferias mais pobres e condenando suas muitas crianças a compartilharem o pouco espaço disponível para o lazer com alguns poucos veículos motorizados que agora se deslocam a uma velocidade bem mais elevada. Muito pouco se investe no planejamento e na construção de uma infraestrutura de transportes que possibilite o resgate da escala humana da cidade.

No período que antecedeu a reforma constitucional de 1988 avançamos na implantação de sistemas estruturantes de transporte coletivo nas regiões metropolitanas brasileiras. Foram idealizados e implantados sistemas sobre pneus de alta capacidade que serviram de modelo e foram transpostos com sucesso para realidades vigentes em outros países.

Entre eles, cabe destacar os corredores de ônibus de São Paulo e Porto Alegre, que conseguiram acomodar fluxos veiculares elevados, e o sistema estruturado de Curitiba hoje reconhecido mundialmente como o pioneiro dos BRT (*Bus Rapid Transit*).

O Governo Federal desempenhou, então, um papel preponderante na captação de recursos internacionais e na implantação dos modernos trens metropolitanos de Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre. Ao falhar no intuito original de criar uma esfera metropolitana de poder e ao empoderar os empobrecidos Municípios brasileiros, a nova Constituição sepultou por décadas qualquer avanço significativo na racionalização da mobilidade metropolitana brasileira.

No mundo, ainda muito pouco se avançou nos estudos de carga urbana. Práticas adotadas em determinadas localidades nem sempre atenderão às necessidades de outras; ou seja, as soluções devem respeitar peculiaridades locais. Japão e Holanda, por exemplo, consideram a implantação de dutos subterrâneos para a distribuição de carga nas zonas centrais, resgatando a prática de alguns correios europeus no início do século passado.

A utilização de dutos em cidades ainda está bastante limitada à



distribuição de gás natural. Inovações em carga urbana incluem desde caixas seguras para depósito noturno de mercadorias até guindastes que estacionam próximo ao centro e elevam contêineres para abastecer lojas localizadas em ruas muito estreitas.

Ainda, diversas cidades já adotaram medidas de gerenciamento de carga urbana que incluem sistemas de licenças de acesso, pedágios urbanos para carga, delimitação de zonas ambientais, definição de rotas de circulação para veículos pesados, utilização de combustíveis alternativos, parcerias entre empresas transportadoras, e criação de centros de distribuição para consolidação de carga.

A América do Sul compreende 13 países e uma população de 371 milhões de habitantes, 70% da qual vive em áreas urbanas. No Brasil e na Argentina os níveis de urbanização atingem 84% e 90%, respectivamente. O acelerado processo de urbanização no Continente, porém, está gerando consequências indesejáveis, tais como congestionamentos, a perda de qualidade no transporte coletivo, o crescimento dos níveis de motorização, o aumento dos problemas de saúde e a deterioração da segurança e do meio-ambiente das áreas centrais.

Dados estatísticos de 2006 informam 72 cidades na América do Sul, 36 delas no Brasil, com mais de 500 mil habitantes; e é ao passar essa linha que o crescimento começa a apresentar problemas. As cidades de porte médio têm a chance de planejar seu crescimento futuro, a chance para uma intervenção preventiva.

Ainda existe uma grande oportunidade para que essas cidades adotem modelos de crescimento estruturados por um bom projeto de sistema de transporte sustentável.

Em 2015 haverá 61 cidades na América do Sul com uma população de mais de 750 mil habitantes e com clara necessidade de corredores urbanos voltados para o transporte sustentável.

A Capital Curitiba estruturou o crescimento da cidade a partir da integração do transporte coletivo ao desenvolvimento urbano na década de 1970, quando tinha não mais do que 500 mil habitantes. Hoje, a sua população ultrapassa 1,75 milhão e a cidade continua sendo um modelo internacional de soluções em transporte sustentável.

O Brasil dos anos 1970 inventou o sistema de ônibus de alta capacidade por corredores exclusivos, conhecido como sistema BRT (*Bus Rapid Transit*) e é por isso considerado como referência mundial. Os sistemas de BRT oferecem maior capacidade de passageiros, redução das emissões e um serviço mais rápido, mais seguro e agradável.



Em comparação com outros sistemas de transporte, como metrô e VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), também chamado bonde moderno, o BRT permite uma instalação mais rápida e flexível, demanda menor investimento de capital e tem um custo menor por passageiro dia.

Cidades médias, com até 500 mil habitantes, têm a oportunidade rara de não repetir os erros das atuais megalópoles.

Os corredores somam apenas 400 quilômetros até hoje no Brasil, com a metade das linhas concentrada em São Paulo (100 quilômetros), Curitiba (72 quilômetros) e Porto Alegre (50 quilômetros). No seu conjunto, o transporte coletivo atende a um terço das viagens urbanas, enquanto outros dois terços envolvem carros e pedestres. Para absorver uma parcela maior de passageiros, o transporte coletivo precisa se tornar prioridade para as cidades.

Até agora, pelo menos 60% das prefeituras estão longe de dar a esse "*serviço público essencial*", como define a Constituição Federal de 1988, a atenção necessária para torná-lo mais eficiente e confortável.

Projetos de BRT são altamente multiplicáveis. Em março de 2007, havia 47 cidades com sistemas de BRT em todo o mundo, 18 das quais nos países em desenvolvimento. Um ano depois, 128 cidades estão ou construindo, ou planejando ou expandindo sistemas de BRT, 67 delas em países em desenvolvimento.

Os números seriam muito mais impressionantes se as prefeituras não temessem correr riscos técnicos, econômicos, comerciais, organizacionais e até políticos pela falta de experiência no projeto desses sistemas.

Os bancos de desenvolvimento têm as suas próprias exigências para conceder um empréstimo, e nem sempre as cidades conseguem atendê-las.

As prefeituras também se ressentem da falta de conhecimento na montagem de parcerias público-privadas e na atração de financiamentos para os projetos de BRT. O Banco Mundial e os bancos regionais de desenvolvimento são as fontes tradicionais de capital, mas têm suas próprias regras e limites para a concessão de empréstimos, sem contar a disputa acirrada pelos recursos em oferta.

Há novas fontes de investimento, com taxas convidativas e longo prazo, à procura de bons projetos de transporte sustentável.

Na dimensão global, o financiamento por si é abundante e variado. Parece haver mais fontes que gostariam de investir em sistemas de transporte nas cidades em desenvolvimento do que projetos comercializáveis. Esses novos investidores de longo prazo a taxas



convidativas só fazem duas exigências: a existência de um componente social nos projetos e o ressarcimento modestamente lucrativo do montante investido.

Pela primeira vez, mais da metade da população mundial está concentrada nas zonas urbanas. A estimativa da Organização das Nações Unidas é de que nas próximas décadas o crescimento populacional do planeta se dará nas cidades, nas quais viverão 7 em cada 10 pessoas em 2050.

Sustentabilidade ambiental e qualidade de vida vão depender cada vez mais de como as áreas urbanas são planejadas, construídas, desenvolvidas e gerenciadas, e é preciso fazer agora a escolha entre um crescimento desordenado ou um espaço público formatado de forma planejada e capaz de absorver o novo contingente.

As primeiras cidades surgiram há 5.500 anos, na Mesopotâmia e no Vale do Rio Nilo, no Egito. Local de proteção, armazenagem de alimentos e comércio, as cidades permitiram ao homem ir além da luta pela sobrevivência. Hoje há 19 cidades com mais de 10 milhões de habitantes, e em 20 anos serão 27, das quais 22 estarão localizadas nos países em desenvolvimento.

Alta densidade populacional reduz custos de produção e compõe um enorme mercado consumidor de bom poder aquisitivo. Mas o crescimento populacional desordenado destrói esse mesmo desenvolvimento, pois, à medida que cresce, a cidade vai se tornando incapaz de atender à demanda por serviços básicos. Aos poucos, o caos se instala e a segurança, saúde, educação e transporte tornam-se cada vez mais precários. Então, a cidade deixa de atrair investimentos.

"A classe criativa aprecia viver em cidades sustentáveis, e é o capital humano que faz a economia crescer", diz Richard Florida, Professor da Universidade George Mason (US).

"O gerenciamento ambiental impulsiona a arrecadação da cidade e é uma poderosa ferramenta de marketing para atrair investidores, contribuir para saúde pública e para a erradicação da pobreza", aponta Achim Steiner, Diretor-Executivo do Programa Ambiental das Nações Unidas.

"As cidades hoje... operam em um mercado global, competem por investimento com outras cidades e conglomerados urbanos de todo o mundo". assevera William Cobbet, diretor da Cities Alliance (Aliança das Cidades).

"Não devemos desprezar o automóvel, mas saber usá-lo de forma adequada", afirma Jorge Willeim, arquiteto e urbanista.



Neste século, as cidades competem numa economia cada vez mais global. Competem por investimentos e competem pelo que o Prof. Richard Florida, da Universidade George Mason, em Virginia, EUA, chama de "*classe criativa*". O núcleo dessa classe é formado por profissionais criativos, em uma variada gama de atividades de conhecimento específico.

A classe criativa quer viver em cidades que estejam em harmonia com o meio ambiente, que tenham bons sistemas de transporte coletivo, que sejam visualmente interessantes e convidem a uma caminhada entre casas, escolas, bibliotecas, cinemas e restaurantes.

Querem espaços públicos desenvolvidos e gerenciados para pedestres, onde seja possível interagir socialmente, com muitos parques e espaços para que trajetos curtos, de 1,5 quilômetro, por exemplo, possam ser percorridos agradavelmente a pé.

Em termos mensuráveis e práticos, áreas urbanas precisarão ser projetadas, re projetadas e desenvolvidas para utilizar seus recursos de maneira muito mais eficiente. As cidades também terão que reduzir os gastos, cortar a poluição e diminuir suas pegadas ecológicas. O transporte sustentável impõe-se como prioritário nesse processo, sendo mesmo a chave para esse quebra-cabeça.

Cidades de classe mundial como Nova Iorque, Paris e Londres já perceberam essa verdade. Cingapura, Seul, Oslo, São Francisco, Vancouver, Portland, Curitiba, Bogotá e uma série de outras importantes cidades no mundo inteiro também já sabem disso. Mas, infelizmente, a maioria das cidades do planeta ainda precisa responder ao grande desafio de criar um futuro sustentável, capaz de engajar os cidadãos em torno dessa visão e adotar políticas consistentes para se chegar lá.

Cingapura foi a primeira a cobrar pedágio dos veículos que trafegam em sua área central. Londres, Oslo, Roma e Milão copiaram a medida. A prefeitura de Nova Iorque tentou seguir o exemplo, mas o projeto foi rejeitado pela assembleia estadual.

Cingapura foi a primeira cidade a instituir o pedágio urbano, ainda em 1975, e o mantém até hoje, aliado a investimentos em transporte coletivo e monitoramento de tráfego. Londres trabalha duro para reduzir o trânsito e a poluição, usando uma combinação de pedágio urbano e restrição do tráfego em certas ruas do centro da cidade.

Paris apostou nas bicicletas e no transporte coletivo para retirar os automóveis das zonas centrais. A sua prefeitura distribuiu 20 mil bicicletas por 750 pontos de embarque, e o transporte coletivo passou a ter exclusividade em algumas faixas antes liberadas aos automóveis. Nova Iorque não conseguiu a aprovação do legislativo para o pedágio



urbano, mas planeja mais espaço para pedestres e bicicletas e a expansão de corredores exclusivos para ônibus de alta capacidade, os BRT (*Bus Rapid Transit*).

Seul espantou o mundo ao derrubar 6 quilômetros de um moderno elevado sobre o Rio Cheonggyecheon, no centro da cidade, para construir um parque em torno do rio, com passeios e praças públicas, entregue à cidade em 2005. A iniciativa do Prefeito Lee Myung-bak incluiu a construção de um sistema de faixas exclusivas para ônibus ao longo de 54 quilômetros de vias congestionadas. A remodelação obteve a redução do uso dos automóveis em 50% e deu ao prefeito a plataforma de que ele precisava para tornar-se Presidente da Coreia do Sul.

Com o BRT, Bogotá, na Colômbia, restringiu o trânsito de automóveis durante horários de pico para reduzir o congestionamento nessas horas em 40%. Há alguns anos, a Câmara de Vereadores aumentou os impostos sobre a gasolina e investiu metade da receita em um sistema de ônibus BRT que diariamente atende a 500 mil moradores de Bogotá.

Há também 300 quilômetros de ciclovias e um domingo anual sem carros na região central. Guayaquil, no Equador, ganhou o Prêmio Internacional de Sustentabilidade no ano passado, depois de inaugurar um novo sistema de transporte coletivo, renovando espaços públicos e áreas para pedestres e lançando o Domingo Livre de Carros (*Car-Free Sunday*) nas ruas do centro.

O futuro aponta para um novo perfil de cidade, com bons sistemas de transporte coletivo, harmonia com o meio ambiente, ciclovias e espaços para caminhar, regiões densamente povoadas e com uso misto do solo.

Smart Growth, New Urbanism ou *Transit Oriented Development*, o conceito desenvolvido no Hemisfério Norte pressupõe bairros ou microrregiões estruturadas para oferecer tudo ao cidadão, sem que ele precise percorrer grandes distâncias diárias. O transporte coletivo passa a orientar o crescimento da cidade, os automóveis deixam de entupir as vias e só saem das garagens para o lazer.

Esse é o futuro perseguido por Londres, Paris, Nova Iorque. Essa é a cidade desejada pela classe criativa. Quem independe de um carro para alcançar seu destino diário livra-se do *stress* do tráfego e pode desfrutar mais tempo com os amigos e a família, em vez de ver as horas serem consumidas no trânsito. Quando o transporte coletivo está disponível e há espaços seguros para os pedestres e ciclistas, as pessoas se tornam mais ativas e saudáveis, e o tecido socioeconômico das cidades é fortalecido.



BRT (*Bus Rapid Transit*) é um sistema de ônibus de alta capacidade que provê um serviço rápido, confiável e eficiente. Apesar de sua origem, o BRT tem pouco em comum com os sistemas tradicionais de ônibus. Com a utilização de corredores dedicados e outras características atrativas dos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, o BRT atinge um desempenho equivalente com apenas uma fração do seu custo.

Na maioria dos BRT implantados com sucesso, as seguintes características estão presentes: corredores dedicados para a circulação do transporte coletivo; embarque e desembarque no mesmo nível dos veículos, tornando o processo mais rápido; sistema de pré-pagamento de tarifa; veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias mais limpas; transferência entre rotas sem incidência de custo; integração com outros modais de transporte; centro de controle operacional; priorização semaforica; informação em tempo real ao usuário; acessibilidade universal.

Implantado pioneiramente em Curitiba, o BRT é um conceito flexível, que pode ser configurado especialmente para o mercado a que serve e ao ambiente físico onde opera. Atualmente, o sistema existe em mais de 160 cidades ao redor do mundo e tem se tornado uma das escolhas mais viáveis e eficientes para qualificar a mobilidade urbana em 38 países dos 5 Continentes.

Os sistemas BRT também têm demonstrado potencial para reduzir drasticamente as emissões de CO₂, uma vez que, para sua correta implantação, é realizada uma otimização das rotas existentes. Um exemplo do seu impacto na mudança do clima é a operação do Metrobus (BRT da Cidade do México), que, com a inauguração de sua quarta linha, em 2012, está reduzindo 110 mil toneladas de CO₂ emitidas por ano, ao mesmo tempo em que melhora a mobilidade de 200 milhões de passageiros por ano. Este sistema BRT foi concebido e implementado para servir pelo menos a 800 mil passageiros por dia.

Politicamente falando, Sr. Presidente, a coligação da qual faço parte tem uma posição definida sobre a mobilidade. A nossa Coligação identifica, na questão urbana, um dos problemas mais expressivos que se apresenta ao Brasil e, conseqüentemente, àqueles que o governarão a partir de 2015. Com taxa de urbanização de 85%, apresenta-se como meta essencial, para assegurar que a população tenha uma qualidade de vida adequada, garantir pleno acesso ao ambiente urbano, em que se consolidaram muitas das conquistas civilizatórias da humanidade.

Para que tal fruição seja possível é necessário atuar para desenvolver cidades que sejam saudáveis, democráticas, seguras e agradáveis.

Quanto a este último aspecto, importa enfrentar o desafio da



mobilidade, que requer integrar e articular a cidade territorialmente, e, nesse contexto, pensar o modo como se dará a prestação dos serviços públicos e o acesso da população a todos os equipamentos existentes, inclusive aqueles destinados à cultura e ao lazer.

Tal integração deve eleger o transporte coletivo, com seus diferentes modais, como prioridade, o que obriga a repensar como tratar o uso do automóvel e a locomoção e convivência com os meios não motorizados. Enfrenta-se, desse modo, a poluição ambiental, que é um dos principais problemas urbanos.

Outra questão relevante é a superação do nosso imenso déficit habitacional, revertendo o processo em curso de isolamento e dispersão da população de baixa renda. Ressalta-se a necessidade de articulação com todos os equipamentos e serviços públicos necessários a uma vida saudável. Entre esses serviços, destaca-se a importância do saneamento ambiental, da reciclagem e da correta destinação dos resíduos sólidos.

A sensação de insegurança generalizada, que é repercutida diariamente pelos meios de comunicação de massa, evidencia os limites atuais da política de segurança, que ainda não se tornou prioridade nacional. Morrem de forma violenta no Brasil essencialmente homens, jovens, negros e pobres. Replica-se, portanto, no tema da segurança, o processo de exclusão social, que não pode ser superado apenas por meio da atuação policial.

A exclusão social, contudo, tem por *locus* privilegiado o território urbano, e em nosso urbanismo há uma desarticulação entre as áreas centrais, densamente dotadas de serviços e equipamentos públicos e privados, e as periferias, em que sobressai a ausência do Estado.

Uma nova concepção de cidade deve priorizar este tema e orientar a articulação e integração das políticas públicas, com ênfase para transporte e mobilidade, habitação, saneamento ambiental, educação, saúde, esporte, cultura e lazer, no sentido de superar a segregação espacial que se observa no espaço urbano.

Ao se pensar em segurança, faz-se necessário, portanto, garantir o direito pleno à cidade, que, ao reconciliar áreas centrais e periféricas, permite o compartilhamento de um patrimônio social, cultural e político que é coletivo. Criam-se, assim, elementos para consolidar uma cultura da paz, que deve encontrar nas políticas integradas para a juventude um instrumento privilegiado para sua disseminação.

Tal constatação, obviamente, não diminui a necessidade de se desencadear ações estritas de segurança pública, que devem compreender policiamento de fronteira, para combater a entrada de armas e drogas no País, além de ações de inteligência, para



desmantelar o crime organizado e suas facções.

O combate às drogas, em especial ao *crack*, deve ser uma bandeira priorizada por toda a sociedade, mobilizando os agentes públicos e a sociedade civil em torno de iniciativas ligadas à prevenção, o tratamento e a inclusão de usuários e dependentes, e à operacionalização de ações integradas de repressão qualificada ao tráfico.

Tais ações devem ser articuladas com base em um verdadeiro pacto pela vida, com o objetivo de diminuir de forma substancial a violência nas cidades e também no campo.

Este espírito é essencial para que as ações no âmbito da segurança pública estabeleçam um compromisso com a preservação da vida, com a pessoa humana, e não com o aumento da violência das ações policiais, que em nada contribuem para superar o quadro atual.

O redesenho dos processos de trabalho e da forma de atuação das polícias, com a finalidade de aumentar a eficiência e propriedade de sua atuação, a par de medidas que acelerem o processo penal e a articulação do Poder Executivo com Magistratura, Ministério Público e Defensoria Pública são iniciativas que têm margem de contribuição expressiva para o equacionamento da sensação de insegurança que aflige os cidadãos, tendo, complementarmente, a finalidade de eliminar a barbárie que atinge a população carcerária do país.

Para enfrentar o desafio da mobilidade é preciso pensar o desenvolvimento recente das cidades no Brasil, que as segmentou em periferias distantes - malprovidas de serviços públicos - e regiões nobres, mais ou menos centrais, mas de grande presença do Estado.

Propõe-se:

- Integrar e articular a cidade territorialmente e facilitar o acesso aos equipamentos existentes, inclusive e muito particularmente, aqueles destinados à cultura, o esporte e o lazer;
- Apoiar os Municípios na elaboração e implementação dos Planos de Mobilidade, inclusive com a proposição de mecanismos que incentivem a participação da sociedade em consultas públicas eficazes que garantam a transparência nos investimentos realizados pelo Poder Público em obras de mobilidade urbana;
- Priorizar o transporte público, privilegiando o financiamento de projetos que associem os diversos modais, como ônibus, trens, metros e veículos leves sobre trilhos;
- Apoiar a implantação de ciclovias e de melhoria de passeios públicos, que podem atender a diferentes segmentos sociais. Novo urbanismo e o pacto pela vida.



Assumimos o compromisso de fazer uma ampla e profunda reforma urbana, com o objetivo de melhorar significativamente a qualidade de vida nas cidades. Para tanto, realizaremos articulações com Estados, Municípios e a sociedade, e apoiaremos iniciativas na área de mobilidade, para diminuir o tempo gasto nos trajetos urbanos e melhorar o conforto dos usuários do sistema público de transportes.

Propomos, com a sociedade, com as polícias, com a Magistratura e o Ministério Público, um pacto pela vida que ofereça efetivamente segurança aos cidadãos e reduza substancialmente a violência. Para superar o déficit habitacional de mais de 6 milhões de unidades, que atinge principalmente a população de baixa renda, implementaremos uma política habitacional subordinada aos interesses da população, compreendendo o acesso aos bens e serviços públicos, como o saneamento ambiental e as ações relativas ao meio ambiente.

A nossa coligação parlamentar promoverá políticas de cultura, esporte e lazer, integrando-as às políticas de juventude, com a finalidade de ampliar o convívio na diversidade e aumentar a disponibilidade de bens culturais e de alternativas de lazer e recreação da população.

O Ministério das Cidades define mobilidade urbana como atributo das cidades no que se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano.

Podemos também dizer que mobilidade urbana é a liberdade de deslocamento de pessoas e bens, para a realização de todas as atividades essenciais às cidades.

A necessidade de deslocamento é algo inerente ao ser humano. Os motivos que geram os deslocamentos, como todos sabemos, podem ser os mais diversos: trabalho, lazer, educação, saúde, compras, etc., e se realizam por meio de várias modalidades de transporte. No Brasil, infelizmente, o tema da mobilidade não recebeu até hoje a atenção que merece. Como todos os direitos fundamentais neste País ainda profundamente marcado pela desigualdade, o direito à mobilidade é significativamente condicionado pela condição social. Em regra, quem tem mais, quem pode mais, move-se mais e melhor. Não apenas renda, mas idade, escolaridade e até gênero interferem nos padrões de deslocamento das pessoas.

Além disso, as formas como as pessoas se deslocam no território revelam como as funções urbanas são distribuídas nele.

Desenvolver estratégias para a criação de novas formas de trânsito e transporte, em contraposição ao incremento do transporte individual - que produz facilidades, mas também transtornos - é dever de uma política de mobilidade urbana eficaz.

Ou seja, é necessário dar às pessoas a chance de escolher por formas mais eficientes e adequadas de se deslocar, sem que dependam tão



fortemente do uso do veículo individual, fonte de congestionamentos e poluição.

Além disso, não se pode pensar em mobilidade urbana sem se pensar nas ruas, calçadas e ciclovias, já que são por elas que as pessoas fazem a maior parte dos deslocamentos.

Mobilidade sustentável é a maneira de os seres humanos se deslocarem sem afetar significativamente o meio ambiente. Andar a pé ou de bicicleta também traz vantagens conhecidas à saúde, já que isso aumenta a atividade física. Além disso, melhora a condição ambiental e a economia, na medida em que reduz o índice de acidentes.

A relevância da aplicação de políticas de mobilidade urbana sustentável é, portanto, evidente, já que elas promovem o equilíbrio entre os diferentes modos de transporte, o uso adequado dos recursos energéticos, o adensamento das cidades (para que as pessoas não necessitem se deslocar muito e para muito longe) e a promoção de novas tecnologias.

Mobilidade é, portanto, um conceito-chave em qualquer planejamento social, na medida em que condiciona o acesso aos empregos, comércio, serviço, habitação, educação, cultura e lazer.

A mobilidade urbana e a logística adequada para o escoamento da produção do agronegócio e da indústria são desafios para o Brasil, a que, no entanto, os governos não têm conseguido responder devidamente. Quem mora nas grandes cidades brasileiras, hoje sente na pele o inferno da imobilidade. Gasta-se, em média, 3 horas no deslocamento diário para o trabalho ou para a escola.

O economista Marcos Cintra (FGV) estima que só o Município de São Paulo perca 40 bilhões a cada ano com os engarrafamentos, em função do tempo de trabalho jogado fora e do aumento no consumo de combustível, sem falar nas perdas com acidentes e saúde pública.

As soluções costumam ser efêmeras porque, na maioria das vezes, não se pensa em projetos estruturantes de Estado, mas em ações de governo limitadas a uma gestão temporal de quatro anos e motivadas pelo calendário político-eleitoral.

Talvez nenhuma mobilidade seja comparável à alta capacidade que oferece o transporte do metrô (são 90 mil passageiros por hora) ou de trens urbanos ou semiurbanos de superfície. O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), largamente utilizado na Europa, Ásia e América, pode transportar 40 mil pessoas por hora. Com a presença deles, em tese, são 20 mil veículos ou 600 ônibus a menos circulando nas ruas. E a vida útil do metrô ou do VLT é de 30 anos.

Um BRT ou ônibus convencional dura, em média, 5 anos. As vantagens ambientais do trem, porém, são incomparáveis. Elétricos,



não emitem gases de efeito estufa. O veículo automotivo, ao contrário, é o grande vilão do aquecimento global, em função da queima de combustível fóssil.

Como todos sabem, a insatisfação com o preço e a qualidade do transporte público foi o estopim das manifestações populares em junho do ano passado. Para os especialistas, não há outra saída: desfazer o nó nas grandes cidades brasileiras exige, entre outras coisas, sistemas de transporte público de alta capacidade sobre trilhos; ou seja: metrô, trens e veículos leves sobre trilhos.

Sem a opção ferroviária, o resultado tem sido a perda da qualidade de vida nas cidades e de competitividade da nossa economia. O urbanista brasileiro Carlos Leite é cético ao analisar o Brasil. *"Ainda não temos cidades inteligentes no País. E não se trata de falta de dinheiro, mas sim de que bons planos raramente saem do papel por falta de gestão eficiente"*.

O jornal *Valor Econômico*, de 26 de maio último, faz um alerta na primeira página: *Autoridades desperdiçam verbas para mobilidade*.

Somente 3,8% dos recursos (R\$479 milhões dos R\$12,4 bilhões) foram utilizados por Estados e Municípios para obras de transporte público.

Vejamos a situação de Brasília: a União garantiu R\$630 milhões em recursos a fundo perdido, dos R\$700 milhões necessários para a ampliação do metrô do Distrito Federal. Só que, mais de 2 anos depois do anúncio feito pela Presidente Dilma, o governo local não fez sua parte: concluir um projeto de engenharia para ter acesso às verbas e licitar as obras. Hoje, no coração da República, um número cada vez maior de carros entope até mesmo as avenidas largas da capital de todos os brasileiros.

A malha ferroviária brasileira, que já se aproximou dos 40 mil quilômetros, ao invés de avançar, encolheu. Hoje resta menos da metade em condições econômicas de uso. O investimento em trilhos nos últimos 10 anos nunca ultrapassou míseros 0,3% do PIB nacional, enquanto nos EUA, por exemplo, com mais de 280 mil quilômetros de trilhos, esse investimento atinge 4% do PIB.

O modal ferroviário patina nos 20% da nossa matriz de transportes, absurdo para um país de dimensões continentais como o nosso. A tendência seguiu em direção contrária à necessidade nacional e ao padrão mundial. Na Rússia, os trilhos representam 81% do transporte de carga e pessoas. Na Europa, Canadá, EUA, China e Austrália, eles se aproximam dos 50%.

Nosso País precisa implementar uma rede multimodal de transportes para melhoria urgente da mobilidade urbana e regional, assim como para desatar o nó do gargalo logístico no que diz respeito ao escoamento da produção, se quisermos ter um crescimento econômico



vigoroso em bases sustentáveis.

Que dizer das rodovias esburacadas e das filas de caminhões a cada ano de boa safra agrícola, pela absoluta falta de malha ferroviária razoável para escoar a produção? Perdemos competitividade no mercado internacional. O preço do frete no País é dos mais caros do mundo!

Pernambuco, assim como a maioria dos Estados do Brasil, enfrenta o desafio de minimizar os problemas de mobilidade na sua Região Metropolitana. Problemas esses agravados pelo crescente número de veículos particulares que chegam às ruas diariamente - fruto, por um lado, da melhoria do poder aquisitivo das famílias brasileiras, e, por outro, da ausência de políticas públicas que priorizassem o transporte coletivo ao longo de décadas.

Dados do DENATRAN mostram que a frota de veículos particulares no Brasil cresceu 119% em 10 anos. E em Pernambuco não tem sido diferente. Cerca de 158 mil novos veículos foram emplacados só no ano de 2010 no Estado. Em dezembro, cerca de 22 mil veículos foram emplacados pelo DETRAN-PE, elevando a frota pernambucana para 2.200 milhões automóveis. Só na Grande Recife são quase 1 milhão de veículos, o que significa que 50% da frota trafega pelas ruas dos Municípios da RMR, gerando os constantes engarrafamentos.

Para dar um exemplo, na Avenida Agamenon Magalhães, uma das principais artérias da cidade, que liga a zona norte à zona sul do Recife, registra-se, em horário de pico (das 17h às 19h), uma velocidade média de 4,5 km/h.

Para enfrentar o problema, o Governo do Estado está desenvolvendo um Programa Estadual de Mobilidade Urbana - PROMOB, que visa a assegurar condições de mobilidade e acessibilidade aos cidadãos.

O Programa prioriza a melhoria do transporte público e uma série de intervenções viárias para proporcionar uma mudança na qualidade de vida dos pernambucanos.

No âmbito do Programa, o Governo pernambucano já começou a trabalhar com o fortalecimento e expansão do SEI (Sistema Estrutural Integrado), reformando e construindo novos Terminais de Integração, dobrando, até 2014, o atendimento de 800 mil para 1,6 milhão de usuários - que pagam uma única passagem para transitar na Região Metropolitana.

Também está sendo desenvolvido um conjunto de ações de melhoria da qualidade do transporte público, com a realização de obras estruturadoras nas principais vias da cidade, priorizando a requalificação das vias e a construção de corredores de circulação exclusiva para o transporte coletivo.



A implantação de mais de 100 quilômetros de corredores exclusivos de transporte coletivo vai ofertar à população mais conforto, segurança e ganho de tempo em suas viagens.

Só para os Corredores Leste-Oeste (da Praça do Derby até o Terminal Integrado de Camaragibe), Norte-Sul (a partir do Terminal Integrado de Igarassu; e, nessa primeira etapa, a intervenção seguirá até o centro do Recife), Ramal Cidade da Copa (Início no Terminal Integrado de Camaragibe até a BR-408), e Terminal Integrado Cosme e Damião, em Recife, na passarela do Aeroporto, serão investidos cerca de R\$600 milhões.

Os corredores vão operar com o Sistema BRT (*Bus Rapid Transit*), onde todos os ônibus são equipados com ar-condicionado, sistema de segurança através de registro de imagens, contagem eletrônica de passageiros e GPS.

O modelo BRT já existe hoje em cidades como Bogotá (Colômbia), Paris (França) e Curitiba (Brasil). Esses veículos também cobram a tarifa antes de o passageiro entrar no ônibus, e os embarques e desembarques são feitos em miniestações construídas no mesmo nível dos coletivos, o que agiliza o tempo de parada dos veículos.

Além dos corredores exclusivos de BRT, o Programa de Estadual de Mobilidade Urbana também prevê intervenções viárias como a construção de estações elevadas, viadutos e túneis, evitando o tráfego rotineiro e facilitando assim o fluxo dos coletivos.

O Corredor Via Livre Leste/Oeste será responsável pelo transporte dos passageiros na Praça do Derby até o Terminal Integrado de Camaragibe, com extensão de 12,3 quilômetros. A obra tem um valor estimado de R\$145milhões. O percurso do Via Livre Leste/Oeste atenderá aos Terminais de Integração localizados na IV, III Perimetral, Caxangá e Camaragibe. O Via Livre Leste/Oeste teve sua operação iniciada em junho de 2014. Atualmente, 7 estações estão em operação. Em breve, quando todo o sistema estiver implantado, serão 16 estações.

O Corredor Via Livre Norte/Sul contará uma demanda atual de 146 mil passageiros por dia, enquanto o Corredor Norte-Sul será implantado a partir do Terminal Integrado de Igarassu, e, nessa primeira etapa a intervenção, seguirá até o centro do Recife. A obra tem um investimento estimado em R\$151 milhões. Esse trecho de intervenção seguirá pela PE-15, continuando pelo Complexo de Salgadinho, passando pela Avenida Cruz Cabugá, sendo finalizado no centro da cidade.

Ao longo do corredor serão implantadas 29 estações, interligadas a 4 Terminais Integrados (Abreu e Lima, Igarassu, Pelópidas Silveira e PE-15). Um viaduto foi construído nos Bultrins, e outro elevado foi entregue



na cidade de Tabajara. Este começo teve sua operação iniciada em julho. Atualmente, estão em operação 2 estações.

A implantação da Passarela do Aeroporto Internacional de Recife permite que o usuário possa ter acesso ao Terminal Integrado do Aeroporto, que facilita o deslocamento das pessoas a qualquer parte da Região Metropolitana do Recife.

A passarela, que tem uma extensão de 461,27 metros, terá início no Aeroporto Internacional, passará pela Avenida Mascarenhas de Moraes, seguirá pela Avenida Barão de Souza Leão, entrará na rua do colégio Maria Tereza e terminará no TI do Aeroporto. A passarela foi inaugurada em junho.

O TI Cosme e Damião foi construído em uma área de 7.625.74 m², onde serão erguidas 2 plataformas de embarque e desembarque, uma para o Transporte Rápido de Ônibus (TRO) e outra para o modelo de transporte convencional, além de 2 quiosques, 4 lojas, 1 lanchonete e 1 bicicletário.

Durante a Copa do Mundo, esse Terminal foi um importante elo para a Arena Pernambuco.

Expansão do sistema estrutural integrado.

Apesar de ter sido implantado em 1992, foi na primeira gestão do Governo Eduardo Campos que o SEI passou a ser fortalecido. O Sistema, que tem como principal característica a integração "interterminais", com a possibilidade de circulação pela RMR com o pagamento de apenas uma tarifa por sentido, transporta hoje cerca de 800 mil pessoas diariamente.

Atualmente são 18 Terminais na RMR. Foram construídos na gestão Eduardo Campos: Terminal Integrado Caxangá (02/12/2008); Terminal Integrado Pelópidas da Silveira, em Paulista (19/Agosto/2009); Terminal Integrado José Faustino dos Santos, no Cabo de Santo Agostinho (29/Dez/2009); Terminal Integrado Cajueiro Seco (18/01/2013); Terminal Integrado Aeroporto (03/04/2013); Terminal Integrado Tancredo Neves (15/04/2013); Terminal Integrado TIP (29/05/2013); Terminal Integrado Xambá, em Olinda (15/08/2013).

O Projeto Bike PE é um sistema intermunicipal de compartilhamento de bicicletas que conta com 70 estações nas cidades do Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. Um dos objetivos do Bike PE é apresentar uma alternativa saudável para os trabalhadores que buscam um meio de transporte para fugir dos congestionamentos na Região Metropolitana do Recife. Os números já registram 95 mil cadastrados no programa.

Lançado em maio de 2013, o Bike PE, é um programa coordenado pela Secretaria das Cidades do Governo do Estado, em parceria com as



Prefeituras do Recife, Olinda e Jaboatão dos Guararapes. O programa é operado pela Serttel/Samba e conta com o apoio do Itaú Unibanco.

As bicicletas, desenvolvidas pela Samba Transportes Sustentáveis, têm fabricação 100% nacional, pesam em torno de 15 quilos; possuem quadro em alumínio com *design* diferenciado, contam com desde 3 a 6 marchas, selins com altura regulável, guidão emborrachado, acessórios de sinalização, sistema de identificação e trava eletrônica.

As estações são mantidas por energia solar e possuem comunicação *wireless*. Cada bicicleta tem uma apólice de seguro que prevê cobertura para o usuário caso ele se acidente ou cause danos a terceiros. Além disso, os usuários recebem, no momento do cadastro, uma cartilha com dicas de segurança.

Essa, Sr. Presidente, é a minha singela contribuição ao debate sobre mobilidade urbana. Espero que as principais autoridades brasileiras atentem para a importância do tema.

Muito obrigado.

Documento 17/18

290.4.54.O Sessão Não Deliberativa de 15/12/2014-16:12
Debates - CD

Publ.: DCD - 16/12/2014
- 39 LILIAM SÁ-PROS -RJ

CÂMARA
DEPUTADOS

DOS
GRANDE EXPEDIENTE

GRANDE
EXPEDIENTE
DISCURSO

Sumário

Balanço do mandato parlamentar da oradora ao ensejo de sua despedida da Casa. Registro da atuação como relatora da CPI destinada à apuração de denúncias de turismo sexual e exploração sexual de crianças e adolescentes. Defesa de aprovação de propostas de interesse dos aposentados. Solicitação aos Senadores de rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 379, de 2012, que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente, para prever tentativas de reinserção familiar da criança ou do adolescente.



A SRA. LILIAM SÁ (Bloco/PROS-RJ. Sem revisão da oradora.) - Boa tarde. Sr. Presidente Izalci, Sras. e Srs. Deputados, senhoras e senhores que nos assistem pela *TV Câmara*.

Eu também quero deixar o meu registro ao nobre colega Deputado Newton pela sua trajetória nesta Casa. Eu sei que o Parlamento vai perder muito. O povo brasileiro vai perder muito com a sua saída. Que Deus o abençoe no caminho que V.Exa. quer percorrer e escolheu percorrer.

Eu gostaria hoje de dizer a todos que estão me assistindo que eu subo a esta tribuna para fazer o meu discurso de despedida da Câmara dos Deputados.

Na última eleição, me candidatei ao Senado e, apesar de não ter sido eleita, eu me considero uma vitoriosa, não apenas pelos mais de meio milhão de votos que recebi, mas também pela certeza de que realizei aqui nesta Casa um mandato de que posso me orgulhar, dedicado a Deus e ao povo que confia no meu trabalho.

Há quase 4 anos cheguei a esta Casa com anseios, sonhos e muitos pedidos de meus eleitores. Fui autora e Relatora da CPI da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, presidida pela nobre e brilhante Deputada Erika Kokay, que se faz presente neste Parlamento. Em meu relatório final, que foi aprovado este ano, pediu o indiciamento de 37 pessoas que, direta ou indiretamente, participaram de redes de exploração sexual e pedofilia.

Entre as vitórias alcançadas pela CPI, destaco a prisão de Altair Nogueira, Vereador da cidade de Três Corações, em Minas Gerais, que realizou orgia com uma adolescente com o dinheiro da Câmara Municipal da sua cidade - orgia com o dinheiro público! - e aguardava julgamento em liberdade; Nilson Nelson Machado, o Duduco, ex-Deputado Estadual de Santa Catarina, acusado de abusar sexualmente de filhos adotivos na creche que levava seu nome, também com a utilização de dinheiro público; Fernando Marinho de Melo, do Rio de Janeiro, um oficial de máquinas da Marinha Mercante que foi condenado pelo sequestro da menina Larissa Gonçalves, raptada de dentro de sua casa, no Bairro de São Cristóvão; e Adail Pinheiro, Prefeito de Coari, cidade do Amazonas - este é o caso mais famoso, que todos conhecem -, que, após minuciosa investigação da CPI, foi condenado a 11 anos e 10 meses de prisão em regime fechado por favorecimento à prostituição e à pedofilia. Além de Adail, também foram condenados o ex-Secretário de Administração de Coari Adriano Teixeira Salan, a ex-servidora da Prefeitura Maria Lândia Rodrigues dos Santos, além de Osglébio Fernandes Gama e Eudes Souza Azevedo, apenados com mais de 10 anos de prisão.



Apesar dessas prisões, nossos meninos e meninas continuam expostos a essas práticas criminosas que são o abuso e a exploração sexual.

Nas diligências que realizamos pela CPI em 15 Estados, vimos de perto a falta de estrutura das redes de proteção. Faltam Varas da Infância, delegacias especializadas, Conselhos Tutelares. Esses, quando existem, estão instalados de forma inadequada. Em muitos Estados não há salas de depoimento sem dano, apesar da Recomendação nº 33, de 2010, do CNJ - Conselho Nacional de Justiça. Isso sem falar dos orçamentos minguados e da falta de investimentos, o que deixa claro que, infelizmente, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, crianças e adolescentes não são prioridade em nosso País.

No Congresso Nacional, participei de vitórias importantes, como a aprovação da PEC das Domésticas, do Plano Nacional de Educação, da lei que tornou hediondo o crime de exploração sexual e da destinação dos *royalties* do petróleo para a educação e a saúde. Ajudei também a derrubar, através do meu voto, a PEC 37, o que preservou o poder de investigação do Ministério Público.

Agora, no fim desta Legislatura, tive a felicidade de ver aprovada a PEC 170, que veio corrigir um artigo constitucional e viabilizar a aposentadoria integral a todos servidores aposentados por invalidez.

Mas deixamos de votar propostas importantes, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, como a PEC 555 e o fim do fator previdenciário, propostas urgentes que estão ligadas diretamente à vida dos aposentados e pensionistas. A PEC 555 vai corrigir uma injustiça com os servidores, em especial os inativos. Se já contribuíram por mais de 30, 35 anos para a Previdência, por que agora deveriam seguir pagando? O fator previdenciário é um mecanismo perverso contra os nossos aposentados e chega a reduzir em 40% o valor da aposentadoria do trabalhador. Uma covardia!

Durante esses 4 anos, o País passou por muitas mudanças, momentos delicados na política e na economia. Os jovens foram às ruas defender seus direitos e marcharam contra a corrupção. Vindos de todas as classes sociais, esses jovens estão completamente engajados na vida política do País. Eles sabem muito bem o que desejam para o seu futuro e o de sua família - e o futuro é o hoje, o agora. Eles mostraram que não têm medo de assumir seus posicionamentos e convicções e o fazem com coragem e determinação. Assim, deixaram para todos nós, políticos, uma mensagem, porque nós precisamos enfrentar a realidade. Os problemas do País precisam ser resolvidos, e, para isso, precisamos ter a coragem e a determinação desses jovens. Só assim poderemos construir o Brasil que desejamos, um País justo, com



igualdade social e cultural e com uma perfeita divisão de riquezas.

Não podemos aceitar a corrupção deslavada que assola o nosso País. O escândalo da PETROBRAS é inadmissível! É dinheiro público indo pelo ralo, enquanto pessoas morrem nos hospitais ou em acidentes nas rodovias por falta de investimentos. Isso é outra vergonha!

O Sr. Mauro Benevides - V.Exa. me permite um aparte, Deputada Liliam Sá? Quero apartear a no momento em que V.Exa., no seu discurso, apresenta sua despedida da Casa. Eu testemunharia, e me sinto obrigado a fazê-lo, o desempenho absolutamente incessante e correto que sinalizou a sua trajetória na Câmara dos Deputados. Quer nas Comissões, quer como autora de proposta de emenda constitucional, enfim, nos pronunciamentos que fez neste plenário e fora dele, V.Exa., sem dúvida, é credora da admiração dos seus pares, que sempre viram na sua personalidade de escol uma Parlamentar entregue realmente ao seu afã, à sua porfia, defendendo os interesses do seu Estado e do próprio País. Cumprimento V.Exa. pelo desempenho que teve nesta Casa.

A SRA. LILIAM SÁ - Eu agradeço, Deputado Mauro Benevides, as suas palavras.

Mas nós precisamos avançar muito. Quantas escolas poderiam ter sido construídas com o dinheiro que foi desviado nesse mensalão da PETROBRAS? Quanto se deixou de investir em hospitais e na construção de creches e de casas populares? Todo esse dinheiro poderia ter sido investido no combate à violência, que cresce sem controle em todas as cidades do País. Programas sociais poderiam ter sido criados para tirar as crianças das ruas, mas elas continuam sendo aliciadas pelo tráfico de drogas, ou perdem sua vida no vício do *crack*, que cresce sem controle, porque vivem ociosas essas crianças em comunidades carentes, em bairros das periferias das cidades brasileiras.

A família também esteve entre as principais discussões desta Legislatura. A família vem sendo enfraquecida pela mídia e por diversos projetos em tramitação aqui no Congresso Nacional. Querem legalizar as drogas, o aborto, a eutanásia. Imaginem se as drogas forem liberadas! Como vão ficar esses jovens que já sofrem com o vício? E o aborto? A vida é uma dádiva divina, e não cabe a nós, simples mortais, a decisão de interrompê-la.

Por isso, uma batalha de que me orgulho de participar é a luta pela vida. Marchei pela vida, realizei audiências públicas de apoio à adoção. Por que abortar? Dar para adoção é o maior ato de amor que uma mulher pode realizar.

Aproveito e faço um apelo aos Senadores para que votem "não" ao PL



379/12. Nós, defensores da adoção, temos a enorme preocupação de que ele, caso venha a ser convertido em lei, traga para a legislação infantojuvenil retrocesso inaceitável, já que frontalmente é violador dos princípios constitucionais da prioridade absoluta e da proteção integral de crianças e adolescentes.

Através do meu mandato, pude fortalecer o meu Estado, o Rio de Janeiro, com minhas emendas parlamentares. Equipei e aparelhei com carros, computadores, bebedouros e geladeiras Conselhos Tutelares em 32 Municípios.

Como Relatora da CPI da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, consegui que mães de crianças desaparecidas pudessem realizar o exame de DNA em 213 ossadas que foram encontradas no Rio de Janeiro. Conheço muitas dessas mães porque há mais de 14 anos lutamos juntas pra reencontrar seus filhos e filhas. Essas mães foram abandonadas pelo poder público e procuram sozinhas por seus filhos.

Os exames de DNA, entretanto, ainda não foram realizados, e por isso faço aqui um apelo ao Governador Pezão para que providencie a realização desses exames o mais rápido possível, porque essas mães não aguentam mais esperar, não aguentam mais chorar, não aguentam mais perambular de um lado para outro sem nenhuma solução, sem saber onde estão seus filhos.

Nas diligências realizadas no Rio de Janeiro pela CPI da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, junto com Erika Kokay, infelizmente não encontramos um cenário satisfatório no que diz respeito à rede de proteção à criança e ao adolescente. Não há orçamento próprio. As redes de proteção são vulneráveis. Só existe uma Delegacia da Criança e do Adolescente Víctima (DCAV) delegacia de proteção à criança vítima (DECAV) para atender a 92 Municípios.

Na cidade do Rio de Janeiro somos mais de 6 milhões de habitantes e temos apenas 12 Conselhos Tutelares, um déficit de 52 conselhos, de acordo com a Resolução nº 139 do CONANDA, publicada em março de 2010, que estabelece parâmetros para a criação e o funcionamento dos Conselhos Tutelares no Brasil. Entre as recomendações dessa resolução está o estabelecimento de um conselho tutelar para cada 100 mil habitantes, e o Rio deveria ter no mínimo 64.

Visando à melhora dessa situação caótica em que se encontra a rede de proteção à criança no Rio de Janeiro, em meu Relatório Final da CPI fiz as seguintes Indicações ao Prefeito Eduardo Paes e ao Governador Pezão: criar Varas da Infância e Juventude especializadas em crimes contra crianças e adolescentes, visto que as existentes não estão dando conta de todos os processos, o que causa lentidão na tramitação e, em consequência, impunidade; criar, só no Município do



Rio, mais 52 Conselhos Tutelares, de acordo com a recomendação do CONANDA; em Duque de Caxias, criar mais 7 Conselhos Tutelares - hoje só há 3; criar mais delegacias especializadas no atendimento à criança e ao adolescente vítima - o art. 18. do Estatuto da Criança e do Adolescente diz que *"é dever de todos velar pela dignidade da criança e do adolescente, pondo-os a salvo de qualquer tratamento desumano, violento, aterrorizante, vexatório ou constrangedor.*

Há outro aspecto que o ECA traz, que eu acho importante: o direito à convivência familiar e comunitária. Temos que zelar pela integridade física e psicológica de nossos meninos e meninas. Devemos lembrar todos os dias que a criança e o adolescente estão em formação. Isso exige de todos - não só das suas famílias, mas também das leis e das autoridades públicas - um olhar focado também na perspectiva de seu desenvolvimento.

Um dos grandes problemas detectados pela CPI no combate à exploração sexual é a impunidade e o desinteresse por parte das autoridades em fortalecer as redes de proteção à criança e ao adolescente.

Redes de exploração sexual de meninos e meninas funcionam em várias regiões do País, envolvendo diversos setores, como rede hoteleira, taxistas, empresas de turismo, hotéis, boates e assemelhados, sem que esses criminosos sejam incomodados pelas autoridades.

Mais grave ainda é o envolvimento de autoridades e de políticos, o que nós detectamos dentro da CPI. A sociedade, por sua vez, também faz vistas grossas em muitos casos e considera normal esse tipo de exploração sexual de crianças e adolescentes. Muitos dos acusados usam do poder e do dinheiro para comprar autoridades e intimidar suas vítimas.

É inadmissível, no Estado Democrático de Direito, que criminosos tentem se apoderar do Estado e, conseqüentemente, tentem manipular a tramitação de processos judiciais, objetivando alcançar a prescrição da pretensão punitiva.

Para evitar que haja proteção a esses criminosos, apresentei, junto com a Deputada Erika Kokay, a PEC 439/14, que federaliza os processos de pedofilia e exploração sexual de crianças e adolescentes no País e vai evitar o chamado poder de influência, garantindo que os suspeitos sejam julgados por seus crimes sem que haja intervenção.

Um dos trabalhos parlamentares de que me orgulho de ter participado como Deputada Federal foi essa CPI tão importante para o Brasil, da qual fui Relatora, visto que ao longo de 14 anos de vida pública tenho lutado incansavelmente para combater esse crime cruel. Além da



vitória de ver condenados e presos alguns dos suspeitos investigados pela CPI, também apresentei dez projetos de lei com o intuito de corrigir algumas lacunas que põem em risco a proteção de nossas crianças adolescentes, que destacarei a seguir.

O PL 8.034/14 fixa o prazo máximo de 30 dias para prorrogação da elaboração de laudo pericial. Ficou comprovado, através de depoimentos colhidos pela CPI, que em alguns locais os laudos levam até 2 anos para ser elaborados, obstando a celeridade da Justiça em questões de tamanha gravidade e que necessitam de soluções efetivas e rápidas.

O PL 8.035/14 obriga à apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais para profissionais que trabalham com crianças. Os pedófilos procuram sempre estar em locais com crianças. Por isso procuram exercer atividades profissionais que as envolvam. Desse modo, é necessário que a legislação contemple essas hipóteses com maior rigor, tendo em vista a maior fragilidade da vítima e a dificuldade na apuração desses crimes, inclusive pelo medo que é imposto à criança pelo agressor que tem acesso livre a ela.

O PL 8.036/14 dispõe sobre o funcionamento de boates e casas de espetáculos. Em alguns casos, mulheres são mantidas como escravas sexuais nesses estabelecimentos e até mesmo submetidas a cárcere privado, sobretudo em regiões mais distantes, mais afastadas dos grandes centros urbanos, em que a fiscalização se faz mais difícil. Esse foi o caso da Usina de Belo Monte, no Pará, onde uma jovem, um travesti e várias mulheres viviam em cárcere privado numa boate dentro do canteiro de obras. Isso torna ainda mais urgente uma tomada de medidas rigorosas e eficazes pelas autoridades para punir e prevenir adequadamente essa prática criminosa.

O PL 8.037/14 prevê aumento de pena para crimes sexuais praticados contra vulneráveis. Muitos casos de exploração sexual de crianças e adolescentes são praticados por membros da própria família da vítima, como pais, avós, tios, irmãos e primos, e, por se tratar de membros da família, a vítima sofre constrangimento em denunciar o crime, por medo ou mesmo em função do vínculo de afetividade que a liga ao agressor. Por este motivo, propomos que nos crimes sexuais contra vulneráveis a pena seja aumentada de um sexto a um terço quando o agente for parente na linha reta ou na colateral até o terceiro grau, ou pessoa que tenha a guarda ou vigilância da vítima.

O PL 8.038/14 dispõe sobre as escolinhas de formação de atletas destinadas a crianças e adolescentes.

Escolinhas de futebol e de outras modalidades esportivas são abertas todos os dias sem que haja uma legislação que regulamente seu funcionamento. A partir da aprovação dessa lei, escolas de formação



serão obrigatoriamente cadastradas nos Conselhos Tutelares de sua jurisdição e nas federações esportivas referentes ao seu campo de atuação e nenhuma criança ou adolescente sairá sem a ordem do juiz.

O PL 8.039/14 combate a exploração sexual de menores de 18 anos em postos de combustíveis. A CPI apurou diversos casos de postos de combustíveis utilizados com a finalidade de exploração sexual, sendo o estabelecimento uma fachada para a prática de crimes sexuais. A lei precisa ser rigorosa com esses empresários que utilizam determinadas atividades comerciais para praticar esses crimes, aumentando seu lucro com a destruição de vidas.

O PL 8.040/14 prevê a requisição de dados cadastrais da Internet pela Polícia Federal. Esse é um projeto muito importante para a Polícia Federal. Um dos aspectos discutidos na CPI por representantes da Polícia Federal foi a demora na obtenção de dados cadastrais de usuários da Internet, tendo em vista a impossibilidade de solicitação direta pela autoridade policial, que precisa recorrer ao Ministério Público e ao Poder Judiciário.

O acesso aos dados não implica a quebra de sigilo de informações protegidas constitucionalmente, nem viola sigilo de correspondência. Por isso, propomos a modificação do Código de Processo Penal, a fim de permitir a requisição desses dados cadastrais diretamente pela autoridade policial, o que não fere nenhum direito constitucional e torna mais célere e eficaz o inquérito policial.

O PL 8.041/14 cria um banco de DNA específico nos crimes contra a dignidade sexual praticados contra crianças e adolescentes. Há casos graves de impunidade de crimes sexuais praticados contra crianças e adolescentes, em que os agentes acabam por escapar da Justiça e continuam praticando seus crimes sem ser incomodados.

A identificação do explorador sexual é complexa e de difícil realização, requerendo um aprimoramento cada vez maior, inclusive diante da criatividade criminosa utilizada pelos pedófilos para despistar a polícia. A criação de um banco de DNA, com as informações genéticas dos pedófilos, facilitará a identificação de pedófilos recorrentes. Essas informações genéticas devem ser específicas para o caso de crimes sexuais praticados contra crianças e adolescentes e tornará mais exequível a identificação e a punição desses pedófilos.

O PL 8.042/14 dispõe sobre o combate à exploração sexual de crianças e adolescentes em contratos públicos de grandes obras e foi uma sugestão da Presidenta, a Deputada Erika Kokay, que tão brilhantemente presidiu a CPI.

A Comissão considerou oportuno modificar a legislação de contratos públicos, a fim de responsabilizar as empresas que assinam contratos



com o poder público para a realização de grandes obras. Em primeiro lugar, estabelecemos a obrigatoriedade da apresentação de um plano de combate à exploração sexual de crianças e adolescentes por ocasião da habilitação para participar do certame público, definindo punições para aqueles contratantes que descumprirem essa obrigação, prevendo-se a rescisão do contrato e o impedimento de contratar com o poder público pelo prazo de 5 anos.

Para encerrar a apresentação desses projetos de lei, o PL 8.043/14, que tipifica o estupro de vulnerável independentemente do consentimento da vítima ou de esta já ter mantido relações sexuais anteriores. Isso ocorria pelo fato de ser a presunção analisada caso a caso, tratando-se essa presunção como *juris tantum*, e não como *juris et de jure*, o que levava alguns juízes a decidirem a favor do agressor, alegando que houve consentimento ou que se tratava de vítima que já tinha experiência sexual anterior. Foi preciso deixar claro que o estupro de vulnerável não admite análise do caso concreto, tratando-se de presunção absoluta em favor da vítima.

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, a exploração sexual de crianças e adolescentes é uma mancha vergonhosa na história de nosso País e não pode mais ser tolerada nem passar impune.

Quero agradecer aos meus amigos, eleitores, às igrejas, aos pastores, à minha mãe, aos meus irmãos, aos meus filhos, aos meus sobrinhos, ao meu marido, a todos os meus familiares e, em especial, ao meu gabinete, que me acompanha há mais de 14 anos com muita fidelidade.

Agradeço também ao ex-Governador e Deputado Federal Anthony Garotinho pelo apoio e confiança.

A Sra. Erika Kokay - Deputada Liliam Sá...

A SRA. LILIAM SÁ - Concedo um aparte à Deputada Erika Kokay.

A Sra. Erika Kokay - Deputada Liliam, eu tive a oportunidade de conviver com a senhora, acompanhando o seu trabalho durante muito tempo. Nós estivemos juntas na CPI da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes. Eu tive a alegria grande de contar com a sua firmeza, a sua coragem e sua convicção em defesa de nossas meninas e meninos. Deputada Liliam, V.Exa. sabe quantas vezes nós fomos a Coari, quantas vezes nós fomos ao interior do Pará e a tantos lugares deste Brasil para dialogar com o roubo da infância, que V.Exa. teve a condição e a tenacidade de enfrentar. Nós temos hoje o Prefeito de Coari condenado a quase 11 anos de prisão, em um processo que, V.Exa. lembra, quando estivemos no Tribunal de Justiça do Amazonas estava extraviado para o Estado de Roraima. Foi a partir da nossa intervenção, da intervenção da CPI - e aqui destaco a sua coragem de



fazer o enfrentamento à leniência que era absolutamente nítida, àquela ocasião, no Tribunal de Justiça do Amazonas - que foi recuperado esse processo. E esse processo gerou essa condenação. Por isso eu venho aqui apenas para dizer que o Brasil precisa da continuidade do seu trabalho na defesa das crianças e dos adolescentes, na defesa particularmente de que tenhamos o rompimento da impunidade, que é absolutamente um fator que naturaliza a exploração sexual. Eu lembro e V.Exa. deve lembrar também da fala da menina que dizia: "*A minha vida acabou*", vítima de abuso sexual, vítima de violência sexual, ela dizia: "*a minha vida acabou, porque já não sou pura*". Isso exige um nível de atendimento que V.Exa. constatou. Por isso eu venho aqui apenas para falar da minha alegria de ter convivido, com todas as nossas diferenças, porque temos muitas diferenças de atuação aqui no Parlamento e de leitura sobre a vida, mas da capacidade que V.Exa. teve de ser firme, corajosa e de prestar esse grande serviço ao País no enfrentamento à exploração sexual de crianças e adolescentes. Com todas as nossas diferenças, aprendi a admirá-la. Creio que V.Exa. estará sempre nesta trincheira. Em qualquer lugar que esteja, nós vamos saber que Liliam Sá vai estar defendendo as crianças e os adolescentes. Muito obrigada pela convivência neste período e nesta Casa.

A SRA. LILIAM SÁ - Eu que agradeço, Deputada Erika Kokay, porque aprendi muito com V.Exa., por quem também tenho uma admiração muito especial.

O Sr. Edinho Bez - Gostaria, Sr. Presidente, apenas de me manifestar também, contando com a aquiescência de V.Exa., Deputada Liliam Sá, que realmente vem prestando relevantes serviços a esta Casa. Ela representa o Estado do Rio de Janeiro aqui no Congresso Nacional, mas que vai além do Estado, porque aqui nós somos Deputados brasileiros. Como disse a nossa colega Erika, V.Exa. prestou enormes serviços. Por isso, também gostaria de deixar aqui os nossos cumprimentos e o nosso reconhecimento pelo trabalho de V.Exa. Parabéns!

A SRA. LILIAM SÁ - Muito obrigada, Deputado Edinho Bez.

Eu me despeço desta tribuna com a alma lavada e o coração em paz, com a maravilhosa sensação de dever cumprido.

Lembro a menina sonhadora moradora de Bangu, que jamais sonhou um dia estar em seu bairro acompanhada da Presidente Dilma Rousseff. Isso é um privilégio! Como diz na Bíblia, "*muitos são chamados, mas poucos são escolhidos*", e eu me considero uma escolhida por Deus.

Saio desta Casa deixando um legado e a minha contribuição não apenas para meu Estado Rio de Janeiro, que amo tanto, mas para todo



o Brasil, no combate à pedofilia, aos maus tratos, ao *bullying*, ao abuso e à exploração sexual de crianças e adolescentes, ao tráfico de pessoas, como também no apoio à adoção e na defesa da família.

Sr. Presidente, peço a V.Exa. que autorize a divulgação deste discurso em todos os meios de comunicação desta Casa e no programa *A Voz do Brasil*

Senhoras e senhores que nos assistem pela *TV Câmara*, Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, eu quero dizer que não perdi uma eleição, mas ganhei uma história. Ebenézer! Ebenézer! Até aqui nos ajudou o Senhor!

Que Deus abençoe este Parlamento e todos vocês!

Que Deus abençoe o Brasil!

Muito obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Izalci) - Deputada Liliam Sá, também quero registrar a minha admiração por V.Exa., principalmente em função do trabalho que exerceu na Relatoria da CPI da Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, onde V.Exas. pediram o indiciamento mais de 37 pessoas, acabando com a rede de exploração existente.

V.Exa. contribuiu muito com esse trabalho no nosso País.

Parabéns a V.Exa. e muito sucesso nessa nova jornada!

Documento 18/18

295.4.54.O	Sessão Deliberativa Extraordinária - 17/12/2014- CD	14:46
Publ.: DCD - 18/12/2014 - 51	OSMAR TERRA-PMDB -RS	
CÂMARA DOS DEPUTADOS	ORDEM DO DIA	PELA ORDEM DISCURSO

Sumário

Conclusão dos trabalhos da Comissão Especial destinada à apresentação de parecer ao Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, acerca da alteração do art. 1º, com a inserção de dispositivos sobre a primeira infância, da Lei nº 8.069, de 13 de



julho de 1990, relativa ao Estatuto da Criança e do Adolescente.

O SR. OSMAR TERRA (PMDB-RS. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, eu queria comunicar ao Plenário que a Comissão Especial que trata do marco legal da primeira infância concluiu os seus trabalhos na quarta-feira passada e aprovou o Projeto de Lei nº 6.998, de 2013, que cria a legislação mais avançada da América Latina para políticas públicas voltadas para o cuidado com o início da vida, que é quando tudo se organiza dentro do ser humano, inclusive no cérebro.

Todas as competências, a inteligência, a capacidade de controlar o impulso, de não ser agressivo, tudo se organiza nos primeiros mil dias de vida. E essa legislação foi criada para viabilizar no Brasil uma das mais avançadas políticas públicas do mundo em relação aos cuidados com o início da vida.

Eu parabenizo a Presidente da Comissão, Deputada Cida Borghetti, pelo trabalho, e o Deputado João Ananias, que veio da área da saúde, pelo grande trabalho como Relator. Cumprimento também, pelo trabalho, todos os Deputados, entre os quais eu me incluo, como Presidente da Frente Parlamentar da Primeira Infância, que redigiram esse projeto de lei.

O projeto foi publicado hoje, cumpre um prazo regimental e depois vai prosseguir com a sua tramitação no Senado. Em pouco tempo, teremos talvez a legislação mais avançada do mundo no que se refere ao cuidado com as nossas crianças pequenas.
