O SR. PRESIDENTE (Afif Domingos) — Agradecendo a manifestação do ilustre Relator, esta Presidência tomará medidas imediatas a respeito desse desequilíbrio no número de participantes da Subcomissão.

Gostaria de marcar a próxima reunião já com as pessoas convidadas, inclusive quero dar a notícia dos nomes que confirmaram, porque se houver algum tipo de desistência, conforme aquela deliberação da manhã, procuraremos substituir dentro do mesmo critério.

O Sr. Mário Henrique Simonsen só dará a resposta amanhã porque S. S.ª está viajando. O Dr. Mário Amato está confirmado. O Dr. Milton dos Reis, também. O Dr. Osni Pereira está em Brasília e entrará em contato à noite conosco. O Dr. Jorge Bittar está confirmado e o Ministro Dias Leite chega hoje à noite de São Paulo e vamos procurar fazer o contato.

Nada mais havendo a tratar, dou por encerrados os trabalhos da presente reunião.

(Encerra-se a presente reunião às 19 horas e 15 minutos.)

5.ª Reunião Ordinária

Às dez horas e vinte e oito minutos do dia vinte e três de abril do ano de um mil novecentos e oitenta e sete, em sala de Reuniões do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, sob a Presidência do Senhor Constituinte Dirceu Carneiro, presentes os seguintes Constituintes: Myriam Portela, Márcio Lacerda, Paulo Zarzur, Expedito Júnior, Sérgio Naya, José Ulisses de Oliveira, Gerson Marcondes, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte, Denisar Arneiro e Doreto Campanari. Havendo número, passou-se à leitura da Ata da reunião anterior. Para discuti-la, no que se refere às entidades a serem ouvidas em audiência do dia trinta de abril, usou da palavra o Senhor Constituinte Denisar Arneiro, alegando ser mais lógico convidar-se a Confederação Nacional de Transporte Terrestre e ela, então, se encarregaria de convidar as Federações ligadas à área, para comparecerem no referido dia, sugestão essa que foi aceita pelos demais membros da Comissão. Submetida à votação, a Ata foi aprovada. A seguir é lido expediente do Constituinte Nilson Gibson, solicitando sejam convocados os Senhores Sebastião Ubson Ribeiro — Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários e da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga de São Paulo, e Adalberto Bezerra — da Federação Norte—Nordeste das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga. O Senhor Constituinte Denisar Arneiro afirma que, ao se convidar a Confederação Nacional de Transporte Terrestre, e Federações a ela ligadas, já estaria atendido o pedido. A seguir, atendendo à finalidade da Reunião, o Senhor Presidente convida os Senhores Assessores José Silveira Resende, Everaldo Macedo de Oliveira, Ayrton José Abritta e Marly Pereira Martins Gomes para comporem a Mesa a fim de que se proceda ao debate. Usaram da palavra, na oportunidade, os Senhores Assessores e os seguintes Constituintes: José Ulisses de Oliveira, Denisar Arneiro, Márcio Lacerda, Manoel Castro, Luís Roberto Ponte e Myrian Portela. Terminados os trabalhos, o Senhor Persidente convoca os Senhores Constituintes para uma reunião a realizar-se, hoje, às dezessete horas, destinada a ouvir representantes de algumas Prefeituras. Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente dá por encerrada a reunião, às doze horas e sete minutos. Para constar, eu, Marilda Borges Camargo, Secretária, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente. Sala de Reuniões da Subcomissão, em vinte e três de abril de um mil novecentos e oitenta e sete.

ANEXO, TRANSCRIÇÃO DAS NOTAS TAQUIGRÁFICAS DA REUNIÃO DO DIA 23 DE ABRIL DE 1987, ÀS 10:30 HORAS, DA SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE, NA SALA DA COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO SOCIAL, ANEXO II, ALA SENADOR ALEXANDRE COSTA, SENADO FEDERAL.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Havendo número regimental, declaro abertos os trabalhos da reunião da Subcomissão da Questão Urbana e Transporte.

Passamos à leitura da ata da reunião anterior.

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

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Sr. Presidente, em virtude de estar havendo um convite para a Fenatac — Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga, e para as empresas de transporte de passageiros, eu queria apresentar uma sugestão a V. Ex.ª: que se fizesse um convite à CNTT — Confederação Nacional de Transportes Terrestres, e que esta fizesse, simultaneamente, convite a todas as federações e associações que representariam o sistema de transportes de carga e de passageiros. Tenho certeza de que elas teriam muito mais facilidade de comunicação com todas essas federações e associações e teríamos aqui verdadeira representação do transporte no Brasil.

É esta a sugestão que eu desejava fazer a V. Ex.ª, que se fizesse uma retificação na ata, ou melhor, que na ata de hoje constasse isso. Já entrei em contato com o secretário-geral da CNTT, que está apenas aguardando a concordância desta subcomissão para, num telefonema, imediatamente entrar em contato, através de telex, com todas essas federações e associações para que estejam aqui no dia 30, às 9 horas da manhã, conforme determinado ontem.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Entendo que isso interpreta o espírito do convite ontem debatido nesta reunião. De forma que, não havendo oposição do Plenário, acolhemos e consignaremos na ata de amanhã. (Pausa.)

Aprovado.

A SRA. MARILDA BORGES CAMARGO — Ofício de 21 de abril de 1987, do Sr. Constituinte Nilson Gibson.

> "Com meus cordiais cumprimentos, consulto V. Ex.ª da viabilidade de incluir nas audiências públicas que esta subcomissão irá ouvir os líderes de transportadoras rodoviárias de carga, Sebastião Hudson Ribeiro, presidente da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga e da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de São Paulo; e Adalberto Bezerra, da Federação Norte-Nordeste das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga, ligados, respectivamente, às Regiões Centro-Sul e Norte-Nordeste. Esclareço a V. Ex.ª — aliás, é desnessário — que o transporte rodoviário de bens é responsável pela movimentação de 70% das cargas nacionais. A caótica situação do TRC é hoje cabalmente reconhecida pelas autoridades ligadas ao setor, que vem sofrendo, mais do que qualquer outro, com a crise que atravessa o País.
>
> Penhoradamente, agradeço a V. Ex.ª pela atenção que estou certo de merecer, aproveitando para colocar-me também ao seu inteiro dispor."

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Sr. Presidente, o que o Constituinte Nilson Gibson está solicitando é exatamente o complemento daquilo que eu disse

há pouco; existem 4 federações e ele está pedindo que convoquemos 2. No momento em que convocarmos a Confederação, ela convocará as 4, essas duas e mais outras duas estariam presentes, então, todo o sistema rodoviário estaria aqui, tanto de carga quanto de passageiros. É aquilo que acabei de falar que viria de encontro à solicitação do Constituinte Nilson Gibson.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULÍSSES DE OLIVEIRA — Sr. Presidente, eu gostaria de fazer uma sugestão: que os expedientes encaminhados à Subcomissão fossem dados como lidos, que se dispensasse a leitura, só havendo leitura quando um Constituinte a solicitasse.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — De acordo.

Convocamos esta reunião para, inicialmente, um debate, uma conversação com os assessores desta Subcomissão. Eles têm acompanhado os trabalhos, e sentimos a necessidade de um afinamento, de uma sintonia. Poderíamos, portanto, imediatamente, entrar nesta questão. Convidaríamos os assessores, para participarem, os mais próximos, a fim de começarmos esse debate.

Começaríamos solicitando a cada um dos nossos companheiros de trabalho que fizessem uma auto-apresentação para definir o seu universo, ou qualquer coisa que achassem oportuno, neste momento, para o nosso conhecimento mútuo.

O SR. JOSÉ REZENDE — Minha formação básica é de arquiteto e urbanista. Trabalho na Assessoria do Senado e estou vinculado, em primeira opção, a esta Subcomissão. Tenho pela Subcomissão uma preferência pessoal, mas estou cumprindo aqui uma designação da Diretoria da Assessoria, que nos pediu acompanhássemos os trabalhos e prestássemos apoio à Subcomissão.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Em termos de formação eu me especializei em Administração Pública. Tenho 15 anos de experiência de assessoramento ao Governo do Distrito Federal, inclusive assessoramento mais próximo no assentamento de populações carentes das invasões do Distrito Federal.

Trabalhei 2 anos na Coordenação de Transportes do Senado, e vim para a Subcomissão por recomendação da Direção da Assessoria, a convite do Sr. Constituinte Dirceu Carneiro.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Sou sociólogo, e a razão de estar nesta Subcomissão é ver a questão urbana enfocada de forma geral. Na Assessoria estou designado para elaborar normas constitucionais desta Subcomissão, relativa ao assunto e também na Subcomissão dos Direitos dos Trabalhadores e Funcionários Públicos.

Sou funcionário do Banco do Brasil aposentado, e tenho o curso de Análises Econômicas do Conselho Nacional de Economia.

O SR. AIRTON ABRITA — Pertenço ao grupo de Assessores do Senado Federal, sou Arquiteto e estou auxiliando o Sr. Constituinte Dirceu Arneiro nesta Subcomissão.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Gostaria de perguntar aos Srs. Assessores se têm algum trabalho a apresentar aos Membros da Comissão. Se tiveram oportunidade de fazer algum estudo preliminar, algumas sugestões à Comissão, se já têm conhecimentos profissionais, técnicos, se têm algum estudo preparado para nos oferecer como subsídio.

O SR. JOSÉ REZENDE — Temos uma carga de trabalho de atendimento, na assessoria, a diversos pedidos de Srs. constituintes. Estamos agora, nos apresentando a esta Subcomissão; podemos receber esse tipo de incumbência. Mas não temos pronto esse trabalho.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — A minha pergunta é a seguinte e tem que ser vista em partes: como já foram designados e estão mais ou menos em entendimentos com a Diretoria de Assessoramento da Constituinte, há mais de uma semana, já tiveram oportunidade, ou realizaram algum estudo preliminar de sugestões ou de subsídios para a Comissão?

O SR. JOSÉ REZENDE — Não temos pronto.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Como norma constitucional, por solicitação do Sr. Constituinte Francisco Rollemberg, tive oportunidade de fazer um trabalho que foi até designado pela subcomissão, a respeito de competência para legislar sobre o urbanismo. "Um dos aspectos da questão da reforma urbana". E, quanto aos estudos, temos feito algumas sugestões, normas e roteiros para a subcomissão. Tenho alguns, porém devem ser compatibilizados. Realmente, no decorrer dos debates aqui, cheguei a uma constatação: de que estava vendo a coisa, talvez, de maneira diferente do que está aqui sedimentado. Por exemplo, tive oportunidade de dizer aos Srs. Constituintes Manoel Castro e Dirceu Carneiro que a visão que tenho da questão urbana, como sociólogo, é diferente da de profissionais de áreas contíguas, como o arquiteto, que pode ficar limitado, referenciando-se apenas à questão de habitação. Para mim, numa visão mais ampla, a questão de habitação passa também pela urbana, mas não é só; a questão urbana, para mim, é uma coisa muito mais ampla. Eu a conceituo como a questão da cidade, onde se realizam as soluções do homem nas suas várias classes, ou segmentos sociais. Aqui, empresários, empregados, desempregados, marginais, trabalhadores de baixa qualificação profissional, trabalhadores que não encontram emprego na economia informal — tudo isso, para nós sociólogos, constitui a questão urbana. A casa, para nós, é um bem de compra, como a saúde, a alimentação, o transporte e até, para os mais simples, a mulher. Então, há uma dependência das relações de produção, das relações de trabalho e foi nesse sentido, nessa direção, que encaminhei os meus estudos, fiz algumas notas que entreguei ao Sr. presidente. Mas parece que, na Comissão, estão esgotando a matéria. Pelo rol de convocação dos segmentos sociais aqui aprovado ontem, ainda ficou mais confirmada a minha idéia de que a subcomissão se autolimitou a discutir o problema da casa, da indústria de construção civil, e o problema da indústria do transporte.

Então, sob estes aspectos, fiz os meus trabalhos, as minhas conjecturas, e a utilidade que poderiam ter para os Srs. e que ficariam bastante diferentes daquilo que eu havia pensado. Não digo que seja melhor nem pior. Acho que não existe nada melhor nem pior; existem coisas diferentes. A minha concepção é diferente daquela que foi tratada até agora. E, se eu puder ser útil aos Srs. neste aspecto privativo da Casa e dos transportes, terá razão de ser o meu trabalho, o meu estudo, a minha indagação. Agora, se pretenderem também que se amplie a visão da questão urbana até a urbanização, e da urbanização até as determinantes da urbanização acelerada que o Brasil está tendo, aí, acho que a minha utilidade marginal será acrescentada.

Vejo, por exemplo, se existe uma comissão que trata do setor das atividades primárias como a subcomissão aqui ao lado, a nossa comissão deveria tratar das atividades do secundário e do terciário tendo como uma das subquestões a habitação, e também a questão do transporte, seja o de massa, que tem mais uma característica social de complementação da renda ou de bem-estar, seja o transporte de cargas como suporte da produção. Ninguém vai criar uma empresa de transporte e nem a Nação vai legislar sobre transportes, a não ser porque esteja

preocupada no que ele irá influir decisivamente na produção. O Brasil, por exemplo, enfrenta problemas de fretes marítimos que invalidam o esforço de produção. Colocar um produto brasileiro, por exemplo, num local distante como o Japão, às vezes, o custo do transporte marítimo torna-se maior do que o custo de produção aqui dentro. Então, já chegamos lá vencidos pela competição. Por mais que o Governo facilite a exportação, dê benefícios e subsídios à exportação, para diminuir o preço e melhorar a competitividade externa, o transporte entra como fator decisivo e, infelizmente, ele não é de bandeira nacional; não temos como legislar sobre as bandeiras estrangeiras. Aí, começamos a ver que o economista-sociólogo, ao ver o transporte o enxerga diferente do engenheiro, diferente do industrial da área.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Gostaria de lembrar ao nobre assessor que, por não ter sido convocado, ontem, pela Mesa ou por sugestão do Plenário, nenhum membro desse setor, não quer dizer que não possamos estudar e mesmo adotar certas sugestões nessa área, e nem porque venham aqui certas entidades defender certos interesses e argumentos, é que iremos votar e aprovar, ou sugerir, a que aqui venham expor. Independente disso, podemos ter alguma sugestão que não precise ser discutida e ser aprovada, e podem até vir aqui 1, 2 ou 3 expositores ou entidades, a fim de exporem seus argumentos e não terem suas sugestões acatadas. Inclusive o Sr. citou, no início de sua fala, uma coisa que eu já ia, no final, sugerir aos meus colegas, que é a lei de urbanização ser federal. Acho que tem que ser. Não é idéia minha. Se for aprovada na comissão, já há muito tempo que esta lei deveria ser federal.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Inclusive porque o município é muito fraco para exigir esta reforma.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — O que não pode ser é cada cidade ter uma lei específica, por exemplo, a lei do uso do solo, em Brasília, é uma, em Goiânia é outra, em Anápolis é outra e em cada cidade de Minas Gerais é diferente; a lei numa praia é uma, noutra praia é de outro tipo. Então, acho que tem que haver uma uniformidade. Não será somente um artigo na Constituição, mas uma lei ordinária, ou uma lei complementar que irá especificar isto direitinho. Mas acho que a norma geral tem que ser uma lei federal válida para todo o Brasil.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Quero aproveitar, Dr. Everaldo, e congratular-me com V. S.ª quando fala sobre o transporte e a indústria — inclusive sou do setor de transporte e lutamos há 30 anos para que o Governo defina o que somos, se somos prestadores de serviços, se somos comércio ou indústria. Nesta Carta deverá ser determinado o que somos, porque, no momento em que o BNDES consegue um financiamento para a indústria, nós vamos lá pedir e não somos atendidos, porque não somos da indústria. No momento em que o comércio quer alguma coisa a consegue, mas nós também não somos atendidos, porque não somos comércio. Na ocasião em que o prestador de serviço consegue alguma coisa, alguma lei que lhe venha beneficiar em alguma coisa, nós também não somos atendidos, porque não se diz o que somos, se somos comércio, indústria ou prestadores de serviços. Então, isso que o Sr. levantou é muito importante para que possamos classificar esse setor, que acho é industrial. Hoje, uma empresa de transporte, tanto de carga como de passageiro, como o Sr. diz aí, o maquinário que têm essas empresas é mais do que a maioria da metade das indústrias brasileiras, porque máquina é motor, não é porque a máquina esteja assentada num determinado lugar, num galpão, é que se considera aquilo indústria. O transporte é uma máquina que está rodando pelo Brasil afora, mas é uma máquina tão cara ou tão poderosa como aquela que está assentada lá.

Então, nós brigamos para que seja indústria e, quando o General Macedo Soares era Ministro da Indústria e do Comércio, nós conseguimos que S. Ex.ª desse uma Portaria dizendo que éramos indústria, mas a Portaria não valeu, precisava de uma lei. Por que nós considerávamos que éramos indústria? Porque alguma coisa do Governo já nos encaminhava para lá, porque nós pagamos Senai, que é órgão da indústria. Se pagamos ao Senai, o Governo, já por antecipação, estava achando que éramos indústria, mas não nos classificaram assim. De qualquer forma, até hoje somos órfãos, sem saber o que nós somos.

Neste momento, não estou falando como constituinte, estou falando como um empresário de transporte, trocando idéia com V. S.ª, e fico muito feliz em ouvir de um homem estudioso como o Sr. — porque o Sr. é estudioso no assunto — que considera que o transporte é indústria. Muito obrigado por esta classificação, já por antecipação.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA — Acho que o Sr. abordou com muita propriedade a questão urbana — especialmente até o que estamos fazendo aqui — que hoje envolve praticamente, 70% da população do País, e não pode se resumir, evidentemente, a esses compartimentos que a compõem. A questão e a razão de estarmos aqui é exatamente esta: tentarmos aqui, em conjunto com os mais diversos segmentos da sociedade, definir uma norma constitucional que sirva de direção para a legislação que vier posteriormente dispor sobre as diversas questões, sobre os diversos componentes da questão urbana que evidentemente, hoje, é fundamental na sociedade, que passa pela questão do solo urbano, da lei do uso do solo, do trabalho, do modelo de desenvolvimento, do meio ambiente e uma série de "n" componentes. Acho que o Sr. lembrou muito bem e traz à discussão no Plenário a questão que é exatamente a função da Subcomissão da Questão Urbana e Transportes. Ela tem que ser extremamente abrangente, até pelo espaço que podemos ter na própria Constituição, para regular essa questão. É muito mais importante, nesse aspecto, a contribuição que o Sr. pode nos dar do que nas áreas específicas do transporte e habitação.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Eu gostaria de dizer que essa questão da regulamentação da atividade produtiva urbana — pode parecer a alguns pruridos socialistas — está contida na Constituição da Suíça, uma das mais antigas do mundo, dizendo que a atividade econômica ou o direito à privacidade nas relações econômicas, relações de produção, pode ser suspenso pelo Estado, nas situações que a Constituição caracteriza de condições de necessidade social, em períodos de guerra e de mobilização do País. E olhem que a Suíça não tem tradição de guerra sempre foi local de passagem dos guerreiros, mas nunca foi à guerra e eles acham que o direito da atividade privada pode ser suspenso quando os interesses nacionais maiores prevalecem! Daí por que vemos que a atividade urbana, como toda atividade determinada ou maciçamente privatizada, mesmo quando grandes empresas urbanas e industriais do País, a maioria delas são tocadas por empresas privadas. Então, ela é importante porque, da atividade industrial, hoje, com o avassalamento do setor deserviços, que está crescendo muito mais do que o setor industrial, depende de milhares de pessoas neste País. O nobre Constituinte falou que 70% da população, hoje, depende da atividade urbana. Desses 70%, uns 45%, aproximadamente, têm atividade remunerada acima do salário mínimo, mas grande parte dos brasileiros, hoje, está fora da economia de mercado, seja por economia informal, infelicitando a vida das cidades, sendo acusados da geração de miséria, de violência urbana e etc.; e costumo dizer que a rua não

faz menino de rua — os meninos vão para a rua já feitos por alguém. A violência também, muitas vezes, é decorrente de uma situação de incapacidade. A atividade industrial que pretende também ser atividade autônoma não provocando derivadas, dela está derivando, talvez, uma grande parte da violência urbana. É um negócio muito sério, para ser tratado por todos nós e para ser colocado como norma constitucional, se for possível, e remetido para a legislação ordinária entre uma série de coisas.

O Sr. Constituinte falou sobre a lei do uso do solo, que é a lei de urbanismo. A lei de urbanismo deve ser uma sugestão sobre o uso do solo urbano que hoje é muito grande.

Voltando à economia informal, Sr. Presidente, quando cheguei a Brasília, há 14 anos, a cidade era limpa de camelôs. Hoje, o Sr. pode fazer um passeio do Conjunto Nacional até à frente do Banco do Brasil que encontrará gente vendendo de tudo o que significa pessoas que estão na economia informal, porque não conseguem emprego remunerado com o qual possam atender às suas necessidades mínimas. Outra coisa é o número de pessoas que nem esse ramo de negócio obtém, e vivem nos arredores das grandes cidades, pessoas que estão sem o mínimo vital mesmo, e sem possibilidade de obter esse mínimo. Nós precisamos olhar isso, de tal maneira que se arrume a cidade — quando falo cidade, para nós sociólogos significa tudo que se faz fora do campo.

Nós dividimos o País em campo e cidade, tudo o que não se faz no campo é questão urbana. Num dos trabalhos que fizemos numa conversa com o Sr. Presidente, propusemos dois pontos que poderiam ajudar nisto: a desconcentração industrial que foi tentada pelo hoje Ministro Abreu Sodré, quando Governador de São Paulo, que era tirar das cidades grandes, das megalópoles, as indústrias, inclusive atenuando o problema da poluição ambiental, que é um negócio muito sério. E o segundo, em derivação dessa mesma desconcentração, evitar-se que as pessoas saíssem do campo, porque é inevitável que isso ocorra com o desenvolvimento da mecanização, com o capitalismo rural e, se saírem, não se dirigirem para São Paulo, para São José do Rio Preto ou mesmo para Campinas, Recife ou Fortaleza, como está ocorrendo atualmente, mas que tivéssemos núcleos de vida, aglomerados urbanos com emprego, porque não adianta fazer reservas, tipo África do Sul, mas com emprego no próprio local e, então, essas famílias, dentro de uma economia democrática, como é a do Brasil, não iriam para São Paulo, não iriam para Fortaleza, não iriam para Recife, mas ficariam em cidades intermediárias, onde desenvolveriam atividades produtivas e desinchariam as cidades, o que facilitaria a questão de melhor qualidade de vida nas cidades. Aparentemente a qualidade de vida é um problema social, mas, na verdade, sabemos que é um problema econômico.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Alguém deseja usar a palavra? (Pausa.)

O SR. JOSÉ REZENDE — Sobre uma visão profissional, como o colega está dando, eu gostaria, também, de dar minha visão sobre o meu ideal de cidade, o meu ideal da questão urbana, profissionalmente falando.

Gostaria muito de ver a cidade conceituada como elemento estrutural do espaço nacional e deixar de olhar a cidade somente como problema local, como fonte de marginalidade; a cidade é, realmente, a morada dos homens, é a sede das indústrias e é na cidade que os problemas estão mais visíveis. Mas vamos dizer, existe esse aspecto intra-urbano e existe a cidade como elemento estruturador do espaço nacional. Não sei, os Srs. devem ver, quando estamos em um avião, quando olhamos o espaço, o nosso território, vemos núcleos urbanos, caminhos ligando esses núcleos e áreas rurais, áreas de produção, que estão entre um núcleo e outro, ao longo desses caminhos. O nosso espaço, então, fisicamente, é constituído desses elementos, e as cidades, os caminhos, as estradas, os transportes, como se inter-relacionam, julgo que esse é o elemento predominante da organização do espaço nacional.

Se pudéssemos olhar, em termos de Constituinte, e idealizar uma rede urbana para o País, uma rede urbana equilibrada, dentro dos nossos ideais democráticos, se pudéssemos olhar as cidades como pólos regionais, como núcleos de desenvolvimento, como valor local poderíamos, pelo menos profissionalmente — e o meu ideal caminha para esse lado — para que a Constituição brasileira, pois acho que isso está ao nível de uma constituição, contemple uma rede urbana equilibrada para o País, e contemple uma compreensão do espaço urbano, como um espaço econômico; porque a cidade é um ente econômico, antes de tudo. Ela tem uma natureza econômica muito forte e tem um papel econômico predominante na organização do País. Naturalmente, com relação ao bem-estar das populações, se a cidade for compreendida dentro do seu papel regional, as populações irão encontrar maiores recursos.

Posso afirmar, também — fruto da minha experiência profissional — que os problemas das cidades, normalmente, não encontram solução dentro da cidade, normalmente, encontram solução na escala regional.

Por que São Paulo cresce? Por que Brasília cresce? Todo mundo sabe que não é culpa de Brasília ou São Paulo. Nem Brasília nem São Paulo querem crescer; há muito tempo optaram diferentemente. Crescem porque se constituíram em pólos muito fortes, em detrimento de outros núcleos urbanos que foram esvaziados.

Não há, então, uma compreensão global do espaço nacional. A impressão que temos é que a questão escapa ao Governo; não há governo sobre a questão regional.

As regiões, a não ser o Nordeste, a Amazônia, as grandes regiões enfim, como espaço homogêneo de vida, de comunidade, como espaço homogêneo do ponto de vista econômico, também, como espaço polarizado por núcleos urbanos, ou por uma rede urbana, que organiza um grande pedaço do território, não existe.

O nível regional somente há pouco tempo começou a ser compreendido, a ser institucionalizado, através das regiões metropolitanas. Mesmo assim, estão engatinhando, mas já é um primeiro passo.

Idealmente, então, poderíamos até adotar o funcionamento da região metropolitana para ver como há problemas comuns, que transcendem o espaço urbano, o espaço da cidade e que precisam de governo e escapam ao Governo estadual, ao Governo municipal e à esfera federal.

Essas três esferas me parecem que são insuficientes para governar o espaço nacional.

Chegamos, então, através dessa compreensão, da organização do Estado, a uma organização dos poderes, e parece que será difícil deixarmos de sugerir e batalhar pela quarta esfera neste trabalho constituinte — a esfera regional de governo. É preciso que as populações, seus interesses peculiares, seus potenciais, seus problemas, suas angústias sejam apreciadas a nível de governo. Então, o meu ideal profissional de participação, de engajamento nesta comissão seria produzir conteúdo nesse sentido, da cidade como rede urbana, como pólo de desenvolvimento, como elemento estruturador do espaço nacional. Acredito que os

problemas internos das cidades são sobejamente contemplados, já há muita legislação a esse respeito.

Se a cidade for compreendida, também, como pólo, o transporte se acopla à questão urbana de maneira natural. O transporte não é mais do que o inter-relacionamento entre esses pólos, não é?

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Quanto à questão dos transportes, tive oportunidade de fazer um trabalho para o Constituinte Jutahy Magalhães, no final do ano passado; S. Ex.ª me pedia sugestões à Constituição que seriam feitas, sobre transportes. Tive oportunidade de procurar isto em diversas Constituições de outros países e observar que não existe tratamento do assunto a nível constitucional.

Na nossa Constituição, atualmente em vigor, há uns poucos itens, 2 ou 3 no máximo, que não são diretamente sobre transporte, mas que influenciam na questão do transporte e que poderiam receber algum tratamento.

Considero que seria o caso de se pensar no aspecto do transporte, como se poderia dar-lhe um tratamento constitucional, porque, senão acredito que esta subcomissão vai despender muito tempo discutindo questões paralelas, que seriam mais corretamente tratadas em termos de legislação complementar, legislação ordinária. Preocupa-me o prazo que esta subcomissão tem, o prazo é curto.

E, permitam-me, mas não entendi bem como V. Exas. determinaram o calendário, convites às entidades representativas, sem terem, preliminarmente, disposto um calendário de temas, um temário, porque, na minha forma de compreensão, se se estabelece o tema e se convida a entidade que está envolvida com aquele assunto, fica mais fácil de se raciocinar. Pelo menos tenho observado esse tratamento em algumas outras subcomissões, e a discussão do problema levou à conclusão de que seria a maneira mais lógica. Por exemplo, se se vai discutir transporte rodoviário em um determinado dia, que naquele dia sejam ouvidas as entidades ligadas ao transporte rodoviário, porque isso irá facilitar a conclusão da subcomissão. E, pelo que estou sabendo, ainda não foi definido o temário, o calendário de temas, não é isso?

Foi definido o calendário de tema, em termo de datas?

Lembro-me de que ficou definido claramente o calendário das entidades que seriam convidadas.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Sim. Foi em função do tema. Ficou estabelecido que se discutiria transporte terrestre, transporte aéreo, transporte ferroviário, transporte marítimo.

Agora, com relação à distribuição de audiências públicas, elas foram distribuídas de acordo com os temas, um dia para transporte marítimo, outro para transporte aéreo, outro para o ferroviário; e as entidades convidadas foram para dar alguma idéia, e aí veremos o que poderemos tirar em matéria constitucional.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Entendi perfeitamente. Mas o que estou tentando colocar é que, se paralelamente a esse calendário estabelecido, conseguíssemos estabelecer temas mais amplos que seriam, inclusive, discutidos com essas entidades, talvez o trabalho da subcomissão ficasse mais fácil, porque se não, cada entidade irá colocar somente os seus problemas, os problemas que ela vive e isso se encaixará em lei ordinária.

Se nós conseguíssemos ligar essas entidades aos temas mais amplos, elas próprias forneceriam subsídios para os trabalhos, em termos de norma constitucional.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Eu faria uma pergunta à D. Marly. Pelo seu entendimento, compreendi que a maioria das coisas que aqui serão discutidas se enquadram em matéria de legislação ordinária; porém, em termos de transportes, nós temos coisas constitucionais. Considero, vamos dizer assim, decisão do País: o sistema de transporte aéreo brasileiro irá ficar nas mãos de brasileiros, ou ficará nas mãos de todos aqueles que querem ter uma companhia de aviação? Acho que isso é um tema constitucional.

Em termos de transporte marítimo, ele ficará nas mãos de brasileiros ou também à disposição de outros?

Isso aí é pouca coisa, mas acho que é assunto altamente importante e deve constar da Constituição, porque sabemos que hoje, depois da I Guerra Mundial, o transporte é segurança nacional e se é segurança nacional tem que constar da Constituição. Esse o meu entender.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Esses tópicos precisam constar da Constituição, justamente para que determinadas ocorrências não deixem de se fazer presentes, como o Sr. está colocando, e, por exemplo, o problema dos navios estrangeiros. Embora exista um artigo na Constituição claro, que diga que só podem ser fretados navios de outras bandeiras no caso de impossibilidade dos nossos, com problemas de tripulação, sempre há um jeito.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Também considero grave o problema de tripulação. Por que, e agora mesmo foi dito, nós não conseguimos pôr no Japão uma mercadoria a preço competitivo? Porque a nossa legislação determina que um navio mercante tenha 36 tripulantes, enquanto os navios gregos estão com 9 cada um. Por quê? Porque toda a tecnologia moderna que os estaleiros conseguiram trazer para os navios guindastes e **containers**, isso não foi levado em consideração na nossa legislação, nós continuamos mantendo 36 homens lá, quando a computação, hoje, faz com que a movimentação de um navio seja feita com menos gente e mais rápida.

Tive oportunidade de visitar os Estados Unidos, passar um ano lá, exatamente verificando todo tipo de transporte naquele País — aéreo, marítimo, rodoviário, ferroviário etc. E observamos que, em termos de transportes, estamos altamente atrasados, porque não existe ainda, neste País nem a integração de sistema de transporte. Um exemplo, já que estamos discutindo o assunto: só temos dois setores que podem emitir conhecimento intermodal que são o ferroviário e o marítimo, os outros sistemas não podem emitir, quer dizer, são estanques.

Temos que dar condições a que todos os sistemas emitam um conhecimento intermodal, porque, senão o caminhão traz até à porta do vagão e, aí, pára o conhecimento dele, a estrada de ferro tem que fazer um novo conhecimento, depois, quando este chega até à borda do navio, tem que ser feito outro conhecimento. É o tipo de negócio que, no mundo inteiro já acabou e aqui continua ainda esse emperramento que tem que ser extinto. Acho que está chegando a hora.

Então, alguma coisa deve constar da Constituição, não especificamente desse jeito, que seria lei ordinária; mas, darem-se umas pinceladas a respeito daquilo que depois será levado à lei ordinária.

Acontece que nós não podemos resolver questões econômicas, também, pelos dados da nossa cultura. E a cultura brasileira privilegiando a rodovia, inclusive dizendo que ela é o subsistema viário que externa mais economia. Isso é um truísmo. A cada quilômetro, de estrada, está sendo feito ou mesmo antes, quando está se fazendo base e sub-base, já começa uma externalização de economias,

porque os acampamentos se transformam em vilas e tal, ao longo da estrada.

Jânio Quadros chamava a Belém-Brasília de "estrada das onças", mas ela desenvolveu Gurupi, Imperatirz, Araguaína. Imperatiz, hoje, é uma cidade de médio porte, tendendo a ser cidade ciclópica em alguns anos. E, para a região, ela é uma cidade que irá ter problemas urbanos terríveis, porque a qualidade de vida não acompanhou o crescimento de Imperatriz.

Hoje, já se disctue, tive um diálogo com a Sr.ª Marly a respeito e ela acha que a ferrovia externaliza a economia de forma mais determinada, mais fixa que a rodovia, porque a tendência do encampanmento na rodovia é ser levado mais para a frente e, conseqüentemente, há uma ocorrência econômica ali. A ferrovia não; quando se coloca uma estação de estrada de ferro, ali haverá um núcleo urbano e pode-se ver até aquele processo de desconcentração industrial e da criação de uma suburbanização, absolutamente imprescindível hoje no Brasil, se quisermos enfrentar o probelma terrível das megalópolis.

Esse é um dado da cultura. Precisamos movimentar a sociedade. Como é que os usuários dos vários transportes estão se comportando diante desses transportes?

Na convocação das pessoas, aqui, vieram os que produzem a indústria de transporte. O usuário de transoprte seria a Confederação Nacional do Comércio, que está sofrendo o problema, — dizem eles — por parte do transportador.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — Há falta de transporte o que é um problema dramático.

Eles são os consumidores, vamos dizer, do produto esperado. Qual é o produto esperado da indústria de transporte? Um bom transporte e em condições econômicas competitivas. Isso, na parte da indústria de ferrovia.

Na parte do transporte urbano, vivemos um problema dramático, repito: o Governo criou uma companhia só para resolver isso em 1971. E, os usuários, que à falta de outra, criaram as Associações de Moradores. Como é que estão vendo o transoprte de massa? E se esse transporte de massa estiver na mão de particulares, como iremos expor a necessidade de lucros dos particulares e a necessidade de um serviço social?

Então, a Constituição pode prever subsídios, desde quando que se eleja o transporte de massa, como complementação da qualidade de vida, ou como uma participação do trabalhador na riqueza gerada na cidade. A Constituição, pode prever uma forma subsidiada de transporte urbano, bem como quem irá pagar esses subsídios — se é o Governo, via Caixa do Tesouro, — estou muito preocupado com isto, porque esta Constituição irá sair cheia de obrigações de o Governo tirar dinheiro do Caixa e depois não querer que o Governo empregue, faça obras, etc. ou são as empresas? Culturalmente, se você conceituar que o transporte faz parte da remuneração do trabalhador...

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Mas foi criado o vale-transporte e, inclusive, existe uma lei. Só que não funcionou.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — Mas, se conceituarmos que o vale-transporte não poderia ter sido voluntário; deveria ter sido compulsório. Neste País há outro dado da nossa cultura: ou é compulsório, ou não funicona. E mesmo o compulsório, não é devolvido! O que a Constituição vai ver, em matéria de transporte, é eleger um sistema da transporte, definindo a necessidade de um Código Brasileiro de Transporte, no qual se elegerão prioridades. Quem será prioridade: o marítimo, o ferroviário, o aeroviário, o rodoviário, o transoprte lacustre? Sei lá; deverá ser mais ou menos regionalizado. Porque daí haverá uma derivada muito grande. Quando se fala, por exemplo, em aumentar o subsistema de transporte rodoviário, a Subcomissão que trata da parte tributário dirá o seguinte: como vou construir estradas?

As estradas marítimas já foram feitas por Deus, a estrutura portuária já existe mais ou menos aí. Agora, as estruturas rodoviárias não existem. Algumas estradas asfaltadas, já me disseram que morrem em 10 anos, elas têm que ser totalmente reformadas, após dez anos.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Não, 50%. Gasta-se 50% do que já se gastou para as reformar.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Com as ferrovias, aí entra aquele choque. Por isso, seria bom analisarmos os transportes todos juntos. Poderíamos dizer o seguinte: eu garanto 50 anos de uma linha férrea e os Srs. só garantem 15. Vamos ver, em matéria de custo-oportunidade, de benefício-custo, o que iremos escolher como prioridade; e o segundo seria o sistema de subsídios.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Só que a ferrovia exige grandes massas e, se possível, a grandes distâncias, para que ela seja econômica, porque, senão nunca será possível. O Brasil, infelizmente, não tem isso. Por que nos Estados Unidos a ferrovia teve o desenvolvimento que teve? Porque os Estados Unidos têm duas costas: Pacífico e Atlântico. E todos os dois lados se desenvolveram; houve, naturalmente, aquela troca de mercadorias entre o Oceano Atlântico e o Pacífico. Enquanto o Pacífico importa tudo o que vem da Ásia, o Atlântico importa tudo o que vem da Europa. Com isso deu-se aquele desenvolvimento da ferrovia. Fora disso, todas as ferrovias no Mundo são altamente deficitárias. A única ferrovia no Mundo que conseguiu sobreviver e agora está começando a ser subsidiada é a americana, exatamente por isso. A Alemanha chegou ao ponto em que o subsídio à ferrovia representou 10% do seu orçamento. Na França ocorreu a mesma coisa e são consideradas as duas ferrovias mais importantes e mais eficientes, mas são altamente subsidiadas.

Temos também que partir para isso de saber se nós temos que subsidiar nossas ferrovias, para não chamar, os governantes, amanhã, de gastadores.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — Nobre Constituinte, bastaria que chegássemos a uma conclusão, apoiando à Sra. Marly, e não poderíamos entrar muito na Constituição, a não ser nos propósitos gerais dizendo o seguinte: defender a cabotagem, defender uma certa reserva de mercado, mesmo enfrentando os grandes grupos transportadores do mundo, para o empresariado nacional. Porque não é possível que nós não protejamos o empresário nacional; e há mil formas elegantes, ou bucaneiras de fazer reserva de mercado.

Agora, o segundo ponto é saber que recursos se irá tirar para cobrir possíveis subsídios? Mas deixar essa questão de definir, dentro do modelo de transporte brasileiro, para o quinhão de cada um dos subsistemas. Somente um estudo maior, ou o já que tiver sido feito antes, para que, em cima dele, se defina constitucionalmente, ou então, remeter isso para esse Código, que eu chamaria de Plano Brasileiro de Viação, ou outro nome que tenha ou que terá, em quantificação econômica, fórmula matemática do custo do quilograma transportado, para que se possa fazer opções. Não seria na Constituição que se iria optar, mas teria que se dizer, na Constituição, que o Governo está consciente, quer dizer, o povo, a sociedade brasileira está consciente da necessidade de se hie-

rarquizar os transportes e, mais ainda, ligar o transporte não a uma atividade autônoma e autárquica, mas a uma atividade que constitui a demanda da produção.

Volto ao transporte urbano para lembrar uma coisa: a Legislação brasileira diz que o trabalhador tem horas à disposição do empregador que são remuneradas, mas, depois, fixa a jornada de trabalho em 48 horas de trabalho por semana, mas o trabalhador, numa cidade grande, hoje, — outro grande problema que no campo não havia, porque ele andava à pé — leva, por exemplo, de duas a três horas para ir de casa até o local de trabalho, e não são remuneradas, e leva outras três horas de retorno. Então, ele fica pedindo a Deus que seja feriado, ou que morra o Presidente, para o tráfego ficar, e ele poder voltar para casa mais cedo.

Tem uma forma que irei ler que diz o seguinte: Todas as horas do trabalhador à disposição do empregador serão remuneradas, não mais oito horas diárias mas dez, doze. O empregador que não quiser fazer isso, ou terá um sistema próprio de transporte para seus empregados, para recolher lá na periferia, recolher lá na baixada e levar para o centro da cidade onde fica a fábrica, ou contribuirá para um fundo de casa própria e transporte de massa, que constitui parte da remuneração do trabalhador.

Nós teríamos, assim, uma remuneração completa para o trabalhador, que seria uma parte em dinheiro e outra parte em bens de qualidade: casa e transporte.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — No momento em que o vale transporte fosse obrigatório, isso iria acontecer naturalmente. O que aconteceria? Quando o empregador tivesse que pagar parte do transporte, ou pagar o transporte do seu empregado, este morando em Bonsucesso — uma hipótese, falando em Rio de Janeiro ou morando em Bangu —, que é muito mais distante, e trabalhando em Copacabana, naturalmente nós iríamos ver, quando no comércio sediado em Copacabana, ou indústria sediada em Bangu, precisasse de funcionário, não ia colocar simplesmente no jornal: "Precisa-se de datilógrafo..." E quem batesse melhor datilografia seria contratado, não importando onde morasse. Não, o empregador passaria a dizer o seguinte: "Precisa-se de datilógrafo. Dá-se preferência absoluta àqueles que morarem em Bangu". Lógico, porque o sujeito mora perto e, na hora em que tiver que tirar o dinheiro do bolso para pagar o transporte, o empregador não irá querer pagar o transporte do sujeito vindo de Copacabana para Bangu, ou de Bangu para Copacabana. Com isso iríamos inclusive, diminuindo o fluxo de transporte nas grandes cidades, fluxo de demanda.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — E até ajudaria e esclareceria melhor os programas de desfavelização. Tanta gente apóia o programa de desfavelização tirando o trabalhador de perto do local de trabalho e mandando para o "Deus me livre". Em Salvador foi construído um conjunto habitacional a trinta quilômetros da cidade, sem transporte de massa. Daí foi infligido ao trabalhador mais um ônus: ter que morar longe, ter que transportar carne, porque o local é longe, a demanda é pequena e o preço é alto, mesmo com o tabelamento imposto pelo Governo; depois ele ainda vai ter horas e horas para gastar no transporte, sem remuneração nenhuma.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Eu considero que soluções existem para o Brasil, porque existe para todo mundo. Agora, é necessário que as soluções não saiam dos gabinetes, como estão saindo. É necessário que o povo seja ouvido, sejam ouvidos os representantes do povo, mas que sejam ouvidos agora, porque nós estamos diariamente em contato com os problemas, porém, o ministro não está. S. Ex.ª está lá com um monte de papel na frente despachando aquilo que lhe levam.

Agora mesmo estamos vendo aí mais uma calamidade, que eu considero — fazer-se uma ferrovia Norte-Sul — um absurdo um negócio desse. Não existe nenhum levantamento feito, para ver que mercadoria essa ferrovia irá transportar, por onde ela irá passar; ainda não há nem assentamento de famílias, de cidades. E nós iremos trazer do Norte para o Sul e levar do Sul para o Norte o quê? Quer dizer, eu tenho medo dessa nova ferrovia do aço que vem aí. Essa, a minha opinião.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Teve V. Ex.ª oportunidade de ver o custo desta ferrovia? Eu vi no jornal de domingo que a ferrovia ficaria em 2,4 bilhões de dólares e os técnicos do setor hidroviário propõem o aproveitamento do Rio Tocantins e etc., o que corresponderá a apenas 500 milhões de dólares.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — Posso adiantar-lhe o seguinte: esse é o preço inicial, o preço dela mesmo será de 5 bilhões de dólares. O Brasil tem condição de agüentar isso? Não tem, e fará uma ferrovia do nada para o nada, essa é a verdade.

A SRA. MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Teve um confronto entre 5 bilhões, que V. Ex.ª está falando, e os 500 milhões que os técnicos do setor hidroviário propõem e, inclusive, já existe.

O SR. CONSTITUINTE DENISAR ARNEIRO — A mesma coisa foi o caso da Ferrovia do Aço. Falou-se que se gastaria 1 bilhão de dólares e que seria a ferrovia de mil dias, já se gastaram 4, e ela já tem 10 anos e, agora, gastar-se-á mais e não se conseguirá fazê-la. O meu medo da ferrovia é exatamente esse, é porque ela é estanque, na hora em que se assentou o trilho, ela não pode ser modificada. A rodovia, hoje, não tem nada, o caminhão vai buscar o que tem, onde tem. E a ferrovia, se amanhã aquelas terras ali, aquele povo resolver imigrar, vamos tê-la ociosa, como fomos obrigados a extinguir quase quatro mil quilômetros de ramais ferroviários, porque determinados ramais eram altamente deficitários, não tinham condições mesmo. Um país que chegou a ter 32 mil quilômetros de ferrovias e hoje está com mais ou menos 29 mil. Por quê? Depois de mil que se cancelou, já se construiu mais alguma coisa?

A Sra. havia falado aí sobre o custo. Cada quilômetro de ferrovia custa dez vezes mais do que um quilômetro de rodovia; enquanto a ferrovia, o Governo a faz e é obrigado depois a mantê-la, a operá-la, tendo mais custo em cima, a rodovia é feita e entregue à iniciativa privada, para explorar. Temos que levar em consideração isso também.

E mais ainda, no caso da rodovia: o Governo só asfalta depois que os ônibus, os caminhões interiorizaram o País, criaram, vamos dizer assim, alguma coisa que justifique asfaltar. Então, os pioneiros chegaram à frente, com os ônibus e os caminhões, construíram as cidades. A resposta é esta: que temos 4.200 municípios e, desses 1.900 por onde passam estradas de ferro; e pelos outros todos não passam. Portanto, há cidades que, podemos dizer, altamente desenvolvidas por onde não passa um trem de ferro. Tudo isso acho que é importante ser discutido, mas ser discutido por quem está no assunto e não ser discutido por alguém que, pura e simplesmente, é pego, em determinado lugar e conduzido a determinado Ministério para discutir e resolver o que não conhece e começa a resolver por informação de terceiros, sem ter um mínimo de idéia da realidade brasileira.

Não temos condição de colocar, vamos dizer assim, mais mercadorias em nossos portos, porque faltam guin-

dastes. Se levarmos em consideração que cada porto brasileiro importou guindaste de um país, e que as peças do guindaste do Porto de Salvador não servem, em caso de necessidade, para ser usadas no Porto do Rio de Janeiro, porque a compra de um resultou de um negócio de café com a Hungria, e o outro, de um feito com a Polônia, o outro com a Alemanha Ocidental. Então, desse jeito não é possível a nosa legislação não permitir a tecnologia dos navios que têm guindastes hoje, que não precisam utilizar o guindaste do porto, os quais são altamente sofisticados. Os navios japoneses encostam no Porto do Rio de Janeiro e no Porto de Santos, para movimentar mercadoria, mas não podem movimentar com os seus próprios guindastes, porque os nossos homens não sabem movimentá-los, então têm que ser os nossos guindastes a funcionar e eles são obsoletos, bem como os nossos homens também não trabalham com a mesma desenvoltura, porque não têm interesse nisso, ganham por toneladas que põem lá dentro. Então, se demorar mais de um dia ou menos um dia, não tem importância, porque eles já sabem quantas toneladas vai levar aquele navio. Agora, o japonês ou o grego têm interesse porque, quanto mais cedo carregar o navio, mais cedo parte e mais cedo estará faturando o seu frete. Assim, é preciso deixar que o guindaste do navio opere no porto também. Mas a nossa Legislação proíbe que isso aconteça. Não sei se isso é legislação ordinária, ou se temos que dar um jeito de colocar na Constituição alguma coisa que a legislação ordinária tivesse condição de regulamentar e fazer com que o Brasil pudesse abrir os seus portos. Porque D. João VI veio aí para abri-los mas até hoje não conseguiram. Esta é a verdade.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — Nobre constituinte, parece-me que há um problema já tocado pela Sr.ª Marly que falou em concorrência de dois subsistemas, no caso aí, para uma nova estrada, um novo caminho de penetração e interligação econômica. É o caso de, ou uma ferrovia Norte-Sul ou uma aquavia, ligando os extremos do País.

Aqui já temos um problema definido, onde entra uma porção de variantes e de interesses. Cada um manifesta os seus interesses, a sociedade pluralista é para isso.

Agora, o que eu haiva pensado era em vedação da implantação de vias concorrenciais no mesmo espaço. Temos na mesma calha, muitas vezes, a rodovia e a ferrovia. Um exemplo típico é essa estrada do Vale do Rio Doce, de quilômetros e quilômetros a rodovia passa olhando a ferrovia, depois que fizeram aquela modificação do trajeto em Nova Era.

Por que, então, ter dois subsistemas concorrendo ali e todos dois feitos pelo Governo, feitos pela sociedade? O que desovou-se de dinheiro podia estar-se pagando ou-outras coisas.

Acho que o plano teria de dizer que deveriam ser evitadas as vias concorrenciais. Por exemplo, a estrada do Rio de Janeiro a Santos pelo litoral é uma estrada de um país riquíssimo, não a estrada de um país que tem dificuldades econômicas. Ela corre 100 quilômetros mais ou menos da outra e já tem a interligação em dois ou três setores, na cidade de Ubatuba e outras. Que fizessem um pedaço — Ubatuba—Angra dos Reis, para facilitar. O que houve com aquela estrada? Desfechou-se uma especulação imobiliária terrível, porque eram áreas rurais vendidas a preço de hectares e, agora, são áreas urbanas vendidas a 0,01 de hectare o metro quadrado. Vejam que é um passo enorme. Houve problemas com os Caiçaras, ainda hoje, o Incra está cheio de problemas lá. Tudo isso decorrente de uma estrada que podia ter deixado de ser feita ou poderia ter esperado uma melhor oportunidade. A própria Constituição poderia proibir que o Estado alocasse recursos para vias ornamentais ou concorrenciais predatórias, evitando que se faça, onde a região já esteja bem servida por ferrovia e rodovia. A Transamazônica foi feita quando a aquavia era solução normal, ideal, correta, no entanto gastou-se 1 bilhão de dólares, em 1975, e ninguém foi responsabilizado por isso — dizia o então Senador Paulo Brossard, no Senado. E, agora, boa parte dela será inundada por Tucuruí.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — Sr. Presidente, acho que já ouvimos bem e trocamos bastante as idéias com os nossos assessores, nossos amigos e auxiliares e nós temos em pauta um estudo rápido sobre regiões metropolitanas, de acordo com o combinado ontem. Eu gostaria também de sugerir ao nosso Presidente e a nossos assessores que se fizesse um estudo com subsídio, se for possível, sobre dois assuntos que eu gostaria de receber:

Primeiro, da regiões metropolitanas que vamos discutir agora, sobre os problemas administrativos, político e urbanístico de regiões metropolitanas. E aqui temos até dois ex-prefeitos de capitais, se não tiver mais, que devem ter bastante experiência, porque foram administradores de metrópoles e têm vivência.

O outro problema é sobre o que eu estava discutindo lá com um colega, problema dos arquitetos. Talvez fosse possível, dependendo da colocação caber em um artigo. Temos um problema que, em Minas, com certa experiência consegui verificar. Em conjuntos habitacionais, verifiquei que se vive melhor em casas, mesmo mais distantes, do que em prédios verticais, mesmo mais próximos ao centro, mesmo em situação mais urbana com uma infra-estrutura maior. Chegamos à conclusão de que, onde tem quintal, um lote grande, o trabalhador está contente com a casa, não sai do lugar, se agarra. Ele fala assim: "Deputado, estou devendo a prestação lá na Cohab; me socorre lá, porque eu não quero perder minha casa. Quando mora em apartamento, não faz questão, se arrumar outro emprego, vai embora, ou, se mora num conjunto habitacional mal feito ou em um lotezinho que só tem a casa, ele não se agarra, ele não ama, está ali passageiramente, provisoriamente. Então, onde foram feitos conjuntos populares com terrenos grandes, em que a casa tem 100 metros e o terreno era de 300 ou 400 metros e sobrou terreno ali, ele cria galinha, faz horta, tem passarinho. Então, no sábado e no domingo, ele fica em casa, com a família e faz uma piscininha, — chamam piscina mas, na realidade, é um tanque, chamado de piscina. Enfim, ele passa em convivência com a família no fim de semana e, na segunda-feira, está saudável.

Agora, quando ele mora no vertical num prédio, geralmente de 60, 70 metros, ele sai para o boteco, briga, fica irritado, pára pouco em casa, tem vontade de arrumar outro emprego noutra cidade e mudar, não tem sentido sua permanência ali. Então, se houvesse a possibilidade de os corruptos serem retirados das terras que são baratas, onde o que fica caro é a infra-estrutura que é do Governo. A prefeitura entra com a parte da infra-estrutura, com o terreno e o Governo, através da Cohab, faz as casas populares. Então, o custo do terreno, 200 metros a mais ou a menos, é muito pequeno, custa muito pouco, custa um pouco a mais com a infra-estrutura e, às vezes, com um estudo, poder-se-ia ver a possibilidade de esses conjuntos serem um pouco maiores.

O problema da região metropolitana que aqui é, desde o início, debatido, realmente é o problema moderno das grandes cidades, não só do Brasil, mas de todo o mundo, no México, em Buenos Aires, em Paris etc. É uma nova ordem jurídica que se está criando no mundo, hoje, no final do século, as regiões metropolitanas de difícil administração, de difícil convivência política, porque, vejamos,

se numa cidade o prefeito é do PT, em outra é do PDS, em outra é do PMDB, em outra é do PFL como é que sentaremos numa reunião, se há conturbação? Essa conturbação é o crescimento de duas ou mais cidades, é a união de duas ou mais cidades com o crescimento simultâneo e em que todo mundo tem o mesmo interesse social ou econômico. A população tem o mesmo interesse econômico, social, de escola etc. Vai-se abrir uma rua, chega o prefeito do outro lado e diz: "Não abra a rua, porque não foi aprovado pelo lado de cá." O morador nunca sabe, inclusive, em qual cidade está morando, se está morando na capital ou na periferia; ali o interesse é comum, na realidade.

Então, essa é outra entidade jurídica que temos de criar agora, porque existem várias cidades novas. Em Belo Horizonte, agora, que é um caso que eu conheço bem, fazer-se lá a canalização da Lagoa da Pampulha, uma obra caríssima, em que tem que irrigar, canalizar água de córregos em outros municípios, onde o prefeito não tem interesse. O problema é em Belo Horizonte; o custo original em si, ele não paga porque não tem dinheiro. Quem vai pagar? A prefeitura de Belo Horizonte vai pagar a canalização em outros municípios? E se os prefeitos não autorizarem? De acordo com a lei, quem manda no município é o prefeito; nem o Governo federal, nem o estadual podem intervir lá, fazer obras sem autorização do prefeito.

E as cidades-dormitórios, aquelas em que a pessoa trabalha noutra cidade e só vai à casa para dormir; o capital é aplicado na cidade periférica. O trabalhador vai trabalhar, mas a sua cidade, por exemplo, não tem dinheiro, não recebe esse rendimento do trabalho na capital. Então, a Comissão Afonso Arinos já criou a quarta instância: Governo federal, estadual, municipal e a região metropolitana, a quarta instância, inclusive, até com uma câmara de vereador comum, um prefeito comum. Sei que nós temos que discutir isso aqui: é o único problema político na nossa comissão, o problema da região metropolitana. O problema político-administrativo é saber para onde nós iremos encaminhar esse problema. Estamos discutindo os problemas de transporte, da questão urbana, mas o principal é o problema da região metropolitana, porque nunca se sabe onde começa uma cidade e termina outra. Conheço cidades em que o prefeito leva água, luz, esgoto e, de repente pára, porque a partir dali, é outro município. Esse problema da região metropolitana é administrativo, político, teremos de resolver. É o único que realmente demanda tempo e dedicação; o resto é pouca matéria. Vamos discutir durante uns três dias o problema de transportes; as questões urbanas em cinco audiências, mas, na realidade, não teremos problemas constitucionais. O problema constitucional está nas regiões metropolitanas.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — Sr. Presidente, na realidade, combinamos conversar sobre região metropolitana. Foram trazidas aqui outras observações, pelos nossos ilustres assessores, e acho que a partir das questões que foram aqui tratadas, de certa forma têm uma correlação muito grande com o problema da área metropolitana. Na minha opinião, essa questão metropolitana tem um ponto que é uma definição política a nível nacional. Há uma tendência no Brasil de se enfatizar a questão municipal. Se conversarmos com os nossos companheiros constituintes, principalmente aqueles que se auto-intitulam municipalistas, eles tendem a dar uma visão muito unilateral na questão, saindo para uma preposição que, em alguns momentos, é pintada com tintas muito fortes, e que chega mesmo a negar, ou a questionar a própria existência do Estado ou a evidência concreta de que, independente de áreas metropolitanas, nós temos situações específicas que influenciam as sedes municipais nessas cidades, que também são regiões urbanas, cujo problema são elas estarem inseridas em determinadas regiões.

Foi falada e repetida a nossa preocupação com a área metropolitana, num País de extensão continental, com uma quantidade de população muito expressiva e, mesmo percentualmente expressiva, mas com menos de dez regiões metropolitanas formadas. Ao lado disso, temos dezenas ou, talvez, centenas de situações de regiões — que é uma coisa muito pouco comentada, muito pouco falada — que necessariamente, se a nossa Constituição em elaboração não contemplar, em um curto espaço de tempo, ainda dentro deste século, nós teremos que ver alterações constitucionais capazes de abrigar essas situações de nível regional.

Quanto à parte metropolitana, especificamente, das regiões formais, um dos problemas importantes é que, no Brasil, elas nasceram de cima para baixo, com a constatação da área técnica, constatação da área política, mas com a decisão, tomada a nível do Governo Federal, com o apoio e com acordo, é evidente, dos Estados, mas de certa forma, a Legislação se sobrepôs à própria situação. Mesmo observando os poderes municipais, elas funcionaram razoavelmente, em função de que a maioria dos municípios inseridos nas regiões metropolitanas viviam sob o regime excepcional dos chamados prefeitos nomeados, inclusive os próprios prefeitos de capitais, o que dava uma condição política diferente. Discutimos, à época dos prefeitos de capitais dessas regiões metropolitanas brasileiras, num conclave lá em Curitiba, a questão metropolitana, com vistas inclusive, à sugestão a ser dada, não só no futuro, como é o caso da nossa Constituição, agora, mas também aos prefeitos que se elegeram, do prosseguimento, sem a nossa visão, quanto a esses aspectos metropolitanos. E a primeira coisa que destacamos foi o fato de que, infelizmente, as regiões metropolitanas, como existiam, passaram a ter nesses organismos metropolitanos uma função concorrencial, em vez de complementar a coordenação com os diversos municípios. O próprio Governo do Estado e a situação política do País refletia isso, a própria demora na aceitação, o próprio governador era eleito e o prefeito da capital era nomeado pelo governador, porque o prestígio relativo de um prefeito de capital, com o governador, passa a ser de tal natureza que incomoda o governador. O que vimos foi que mesmo os Governadores nomeando os seus prefeitos, eles tinham uma competição e ciúme desses prefeitos. Com isso aí, em todas as regiões metropolitanas brasileiras, o que víamos era o governo do Estado atuar e o Governo Federal também, dentro do princípio da centralização de recursos, concorrencialmente com as prefeituras, principalmente, das capitais e realizando coisas que nada tinham a ver com a área metropolitana.

Dentro dessa preocupação é que os prefeitos eleitos assumiram com extrema má vontade, e os técnicos, funcionários das chamadas áreas metropolitanas, tinham muita dificuldade de adaptação à nova realidade do País.

No exterior, as experiências, mesmo aquelas que contemplavam decisões a nível nacional, tinham uma participação não só mais intensa dos prefeitos ou dos poderes municipais existentes, mas também definição clara e precisa de quais seriam as atividades que deveriam ser tratadas por esse organismo metropolitano, qualquer que fosse a forma, porque, mesmo em alguns países, por exemplo, as regiões metropolitanas de Washington ou de Nova Iorque do ponto de vista institucional são diferentes não são iguais, como no caso brasileiro, onde as prerrogativas são as mesmas, de Belém a São Paulo, para pegar

os extremos, a maior e menor região metropolitana. Então, aqui há uma uniformização, e em outros países não há. E o ponto comum dessas são as definições precisas das tarefas a serem tratadas. Por exemplo, a questão de transporte, a questão do meio ambiente, normalmente o problema de abastecimento d'água, o problema de lixo, o problema também de emprego. Em geral, um ponto comum às regiões metropolitanas é que elas são um pólo e têm um segmento dinâmico do ponto de vista econômico, que gera mais empregos, e provocamos esse movimento perpendicular entre as cidades componentes. Se no Sul, por exemplo, Rio de Janeiro ou São Paulo, o movimento se dá inversamente, na direção da periferia para o Centro, a Região Metropolitana de Salvador é completamente diferente. Salvador é uma cidade-dormitório, as pessoas trabalham em Camaçari, em Candeias e dormem em Salvador.

De qualquer forma, o que é comum em Salvador e nas demais áreas metropolitanas é que há um movimento perpendicular, um deslocamento permanente do trabalhador para o local de trabalho e vice-versa. Então, dentro desse aspecto, a questão do transporte é um subproduto da própria atividade econômica e, infelizmente, não há como alterar isso, porque essa não é uma coisa que possa ser planejada de fora para dentro.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — Permite V. Ex.ª um aparte? Não sei se V. Ex.ª teve oportunidade de ler, o que a Comissão Afonso Arinos escreveu como sugestão à Constituição: seis artigos constitucionais sobre região metropolitana. Realmente, acho que pode ser melhorado, mas em tese, o núcleo central que foi a criação de outro Poder Jurídico, outra instância. Existem, hoje, União, Estados, Municípios e Regiões Metropolitanas. Constitucionalmente, ele já criou a lei regular, fez seis artigos constitucionais somente sobre região metropolitana. Gosto do texto básico, conheço pessoas que já estudaram e gostaram. Lógico, acho que se poderá melhorar. Foi feito por 22 pessoas, brilhantes constitucionalistas, mas a nossa Comissão, que tem assessores, membros, poderá melhorar, cortar, emendar, fazer modificações mas o cerne da questão, o artigo será esse da Comissão Afonso Arinos, que criou juridicamente, socialmente, uma outra instância para resolver constitucionalmente.

O SR. EVERALDO M. DE OLIVEIRA — O problema mais sério não é, evidentemente, da alçada da nossa Subcomissão, que é o aspecto do poder, mas podemos fazer a recomendação de que pensemos num outro tipo de Poder. Porque, se a região administrativa for criada como região metropolitana atual, ou como região administrativa das grandes cidades, Rio de Janeiro e aqui em Brasília, não serão mais do que "meninas de recado" do Governador, ou do Presidente da República. As regiões administrativas não têm poder político, não têm planejamento democrático. Estou falando das que foram criadas até agora, no Brasil, as regiões administrativas do Rio de Janeiro são muitas; não sei se São Paulo as tem.

O SR. CONSTITUINTE JOSÉ ULISSES OLIVEIRA — Lá em Minas Gerais, sou mineiro e conheço bem, pelo contrário, os prefeitos dessas regiões impõe ao governador, o presidente do metrô, Metrobel que nomearam. São eles que nomeiam o delegado metropolitano e têm o poder, inclusive, de nomear secretários de Estado. O governador é que vai muito a reboque deles, eles só estão unidos quando em defesa de interesses próprios, e são todos de um partido só. Há uma hegemonia do PMDB lá. E quando forem de partidos diferentes? Aí ocorrerão os conflitos.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — A questão não é tão simples, vejam bem. Não acho que seja a criação de um artigo; é um problema de teoria e de prática, das idéias e de ação, o que é realidade concreta. O que assistimos, quando essa definição é estabelecida na prática, é que ela é corrompida, porque a legislação não a altera totalmente, mesmo na proposta de Afonso Arinos, porque isso tem que ser visto sistematicamente, não é uma coisa que dependa só de nós. Por coincidência, está havendo hoje uma reunião de prefeitos de capitais, e eles estão discutindo isso, há um documento do CNBU sobre regiões metropolitanas. Na realidade, isso terá de alterar certas competências do poder municipal. E, na minha opinião, o que deveria ser feito — evidentemente é um ponto de vista pessoal que tem que ser discutido era a criação da possibilidade da figura que não tivesse flexibilidade, e que o organismo fosse adaptado às realidades. Por exemplo, o caso de Belo Horizonte é significativo em relação a outras capitais, e citaria dois, porque conheço bem Belo Horizonte, estive lá acompanhando especificamente esse assunto de transporte urbano, e Recife. A questão de transporte é tratada pelo órgão metropolitano, porque tem grande significado, sendo, inclusive, muito confortável para o prefeito. Se em Recife e Belo Horizonte as coisas são assim, em São Paulo e em Salvador são diferentes. Não adianta ter um órgão de transporte, uma empresa metropolitana dentro dessas cidades, porque não corresponderão àquela realidade.

A mesma coisa ocorre com o problema de abastecimento de água, o problema do lixo e tantos outros que têm que atender às peculiaridades locais. O que se pode colocar é uma ordem de preferência, uma ordem de prioridade, mas não determinar exatamente qual seria o papel desse organismo constitucional. É importante que, constitucionalmente, esse poder metropolitano exista como inclusive a Constituição deveria inová-lo admitindo a possibilidade de, no futuro, existirem não apenas áreas metropolitanas, mas que outras associações regionais fossem feitas. Se observarmos regiões estaduais, sentimos que, em determinados momentos se convive, inclusive, com a realidade da região, tal qual no Rio Grande do Sul, em São Paulo, no Rio de Janeiro; fala-se do vale tal, da região serrana tal, região da soja, região do cacau, onde existem, às vezes, fatores que se superpõem em relação a esses assuntos.

Do ponto de vista da área metropolitana, imagino que a Constituição pudesse determinar não só a criação desses instrumentais institucionais, como também alguns pontos referenciais desses instrumentos, mas não cerceando ou ditatorializando qual seria a sua forma, em relação a essas questões. Deixo um pouco em aberto, o que poderia ser tratado em relação a isso.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Sr. Constituinte, na minha opinião, as cidades devem ser irmanadas, conturbadas também quando a sua realidade cultural é semelhante. E aí vem o problema: quando elas são de Estados diferentes? É um problema que dificilmente poderá ser enfrentado numa primeira abordagem.

O que temos que pensar é que, quando as cidades são próximas e dependem dos serviços públicos comuns, é inevitável a existência da região. São Paulo, por exemplo, gastou um dinheirão com água, para o ano 2.000, situando uma represa em Mairiporã, que deve estar a mais ou menos uns 30, 40 km da cidade São Paulo. Agora, todos aqueles municípios que são beneficiários da represa, beneficiários de uma água de melhor qualidade não podem criar "quizumba" com o Estado por serem de partidos diferentes ou, então, com o município que intentou a obra.

Acho que o que se deve fazer é uma gestão democrática da cidade, levando a população até a se pronunciar em plebiscito sobre a anexação de regiões, que seria

a primeira maneira de se despertar essas populações. Por exemplo, Aratu vai construir com Salvador uma área metropolitana de interesse comum. Vamos então, levantar o problema para a população; vamos fazer até consultas populares, porque essa é uma maneira de levantar o problema, de o pessoal ver que está unido e daí por diante, eles têm problemas comuns e irão procurar soluções comuns.

Toda vez que a gente tenta soluções tecnocratas ou soluções de qualquer outra maneira, sem consulta popular — infelizmente as Câmaras de Vereadores nem sempre representam a densidade populacional que as elegeram — nos arriscamos. E uma consulta popular, para o sistema do Brasil, seria muito boa para despertar o interesse dos cidadãos para os seus deveres e direitos, porque não é só direito que o cidadão tem; ele tem também deveres!

O SR. CONSTITUINTE LUIS ROBERTO PONTE — Sr. Presidente, dê-me licença porque tenho que me afastar, e gostaria de deixar aqui, o que eu imagino que pudéssemos avançar, em relação aos ilustres assessores daqui. Era solicitar-lhes que fosse preparado algum material sobre essa questão da região metropolitana. Por exemplo, o que existe no resto do mundo? Como é, nas diversas constituições, o funcionamento de regiões metropolitanas nos países ocidentais?

Também gostaria de obter alguma coisa sobre a problemática da Legislação Trabalhista Portuária, porque, até onde estou informado, ela está criando uma complicação enorme em termos de frete marítimo brasileiro; gostaria de um levantamento de dados, para podermos avançar em relação à discussão deste tema.

Tem reunião à tarde, Sr. Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Temos sim. Está convocada para às 17 horas.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA — Sr. Presidente, gostaria de confirmar a presença de representantes de diferentes cidades. Está confirmada a presença do Sr. Requião, Prefeito de Buriti, representando a Associação de Prefeitos de Capitais; do Sr. Jorge Cury, Prefeito de Juazeiro, da Bahia, e o Presidente da Confederação Brasileira dos Municípios; de um prefeito de uma cidade paranaense, que é o representante da Associação Brasileira de Municípios. Estamos apenas com dificuldade na confirmação da vinda do representante da Frente Municipalista, que esteve, ontem aqui mas não pôde ficar para hoje, por causa do horário. Estão vendo se conseguem substituí-lo, mas, assim mesmo, três entidades estarão representadas: a Associação Brasileira de Municípios, a Federação Brasileira de Municípios e Associação de Prefeitos de Capitais.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Concedo a palavra ao Constituinte Manoel Vianna.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — Sr. Presidente, uma última colocação sobre esse assunto que me preocupa, e não sei como abordá-lo devidamente. Em níveis constitucionais foi falado aqui antes, quando se discutia a visão sistêmica do urbanismo em si, não apenas o aspecto físico, que é uma questão de nós termos consciência de que em algumas áreas do Brasil, as nossas áreas metropolitanas, todas, sem exceção, já tiveram um crescimento espontâneo além do desejado. E isso aí, não como causa, mas como conseqüência das próprias atividades econômicas, do próprio processo migratório, da própria insuficiência e incompetência da nossa política de desenvolvimento agrário e por uma série de outras razões. Mas o certo é que, a conseqüência disso são que essas estão crescendo a taxas extremamente elevadas. E o que é mais grave, algumas dessas cidades, inclusive, estão tendo atualmente, em termos relativos, problemas muito maiores nas regiões metropolitanas, justamente nas pobres. Quer dizer, potencialmente, os problemas das regiões metropolitanas de Belém, de Fortaleza, de Recife, de Salvador, são ainda tão graves quanto às questões de Porto Alegre, Curitiba, ou mesmo, em termos relativos, de Rio de Janeiro e São Paulo, com todas as dificuldades. Porque soluções concretas estão muito mais distantes da realidade.

Acho que, em relação a isso aí, um dos pontos que talvez possamos tratar a nível constitucional seria criar sistemas de prioridades, por exemplo, as linhas de crédito, os sistemas de incentivos de qualquer natureza deveriam ser dirigidos, deveria haver uma hierarquia qualquer — isso já existe dentro do sistema de incentivos da Sudene — buscando desestimular a concentração de atividades dentro das chamadas áreas metropolitanas.

Este é um assunto delicado porque, evidentemente, os problemas hoje já decorrentes da situação de fato levam a que se tenha necessidade, por exemplo, de mais empregos no Rio de Janeiro. Então, um dos pontos que se tem que discutir — fugindo um pouco do assunto, aparentemente, mas que na realidade envolve isso — é a questão do terceiro pólo petroquímico no Rio de Janeiro, com argumentações contra e a favor, e os dois lados se digladiam justamente porque, de um as pessoas que defendem o Rio de Janeiro enfatizam a necessidade do desenvolvimento econômico, da dinamização da economia carioca: por outro lado, coloca-se essa defesa — do ponto de vista que eu particularmente faço parte — como política de desenvolvimento regional, porque é inquestionável, que se deva optar, em relação ao pólo do Rio de Janeiro, à duplicação do pólo da Bahia.

Estas são faces diferentes de uma mesma questão, como disse o nosso sociólogo. E dentro disto, de qualquer forma, sabendo dessa realidade, é indispensável que, desde já e a rigor, as políticas metropolitanas, como Londres, Paris etc. A situação de Paris foi melhorada a partir do momento em que o governo francês criou uma consciência a nível nacional do problema e excessiva concentração e estimulou, entre as suas prioridades políticas, criar um programa nacional, não só a nível de desenvolvimento regional, mas também a nível de desenvolvimento de cidades. Ele tinha um plano de desenvolvimento que estimulou a de concentração em Paris, criando incentivo não só para efeito de transferência mas impedindo a continuidade A realidade é que, hoje, Paris tem uma população menor do que há anos atrás, e tem uma qualidade de vida melhor, inclusive do ponto de vista do meio ambiente.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Paris hoje tem 3 milhões e 500 mil habitantes; São Paulo está caminhando ligeiro para 15 milhões de habitantes.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — É inversamente a situação nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimentos; as cidades cresceram mais. Lembro-me de que, o meu tempo de garoto ainda estudante, ficava deslumbrado com as estatísticas de populações de cidades como Nova Iorque, Paris, Londres e etc. Hoje nos assustamos com os Méxicos e os São Paulos da vida. Então, dentro dessa visão os países desenvolvidos tiveram consciência e conseguiram ter uma ação política concreta. Acho que a nova Constituição brasileira não poderia fugir à essa rea-

lidade, de buscar alguma coisa a nível constitucional, ainda que — não estou imaginando que a Constituição deva ter coisas irreais — porque não adianta só se dizer que vai resolver problemas, porque a educação é uma obrigação de todos. Se o Estado não dá esta educação, que, pelo menos, se alerte para o problema, se dê uma diretriz, que é o papel maior, a meu ver, da Constituição, em relação às coisas do futuro, e seria desestimular, obter uma política permanente em relação a esta desconcentração.

Então, a tese da desconcentração teria que estar contida em algum artigo constitucional no que diz respeito não só ao problema metropolitano, como ao problema das grandes cidades como um todo. Acho que isto faz parte do aspecto do desenvolvimento regional.

Era a observação que eu queria fazer.

O SR. CONSTITUINTE MÁRCIO LACERDA — Sr. Presidente, só queria fazer uma observação na conclusão do nobre colega, que não seria propriamente no aspecto do desenvolvimento, mas acho que no próprio aspecto do desenvolvimento nacional. Quer dizer, dentro da definição de modelo de desenvolvimento.

O SR. CONSTITUINTE MANOEL CASTRO — Por coincidência falamos exatamente isso hoje de manhã, numa visita que o pessoal do Nordeste fez ao Presidente José Sarney, justamente que a política de desenvolvimento regional é parte da política do desenvolvimento nacional.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Com a palavra a Sra. Myriam Portella.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA — Dando o meu apoio ao que disse o nobre colega, acho que devemos desestimular as megalópolis. Nós devemos desestimular as grandes concentrações urbanas que, nós sabemos, só trazem grandes problemas, como a marginalidade e etc.

Não creio que uma lei possa criar situações, as leis devem existir para abraçar situações de fato existentes. Mas, se vamos fazer uma nova Constituição, acho que devemos nela inserir algo que desetimule, desconcentre as populações. Devemos descentralizar, também, o processo de industrialização que acarreta as grandes concentrações urbanas.

Gostaria, em primeiro lugar, de colocar alguma coisa de valor, porque a cidade é um ente econômico. Gostaria que tivéssemos uma visão da cidade como um ente coletivo, porque todos nós participamos, a população participa pagando suas taxas, seus impostos e todos têm os mesmos direitos. E, na realidade, não vemos isso acontecer. Vemos, cada vez mais, uma aceleração de uma camada muito rica num local privilegiado e de camadas pobres em outros. Vemos as camadas mais carentes das populações serem afastadas cada vez mais, dos centros das cidades, dos centros de trabalho, em razão de o solo urbano ser usado como ganho de capital. Acho que, na Constituição, dentro de uma visão humanística, uma visão sociológica, temos que impedir a concentração do solo. Temos que tratar o solo urbano como um bem comum a todos, a que todos têm direito. Se a cidade é mantida por toda a sua população, por que não ser assumida por toda ela?

Acho que não podemos, de maneira alguma, deixar de contemplar a nova Constituição com algum artigo sobre as regiões metropolitanas; elas estão aí e não podemos olhá-las, discipliná-las? Devemos favorecer, pelo contrário, devemos humanizar as cidades, procurando fazer com que sejam lugares onde se possa viver.

Gostaria de sugerir, aqui, que estudássemos, adentrássemos um pouco mais naquele documento do Instituto dos Arquitetos de Brasília. Ali há propostas onde se nos detivermos e procurarmos, encontraremos muita coisa interessante e que poderemos transformar em sugestões constitucionais. Temos que humanizar as cidades. Hoje vemos toda a terra nas mãos da iniciativa privada. O Governo municipal quer construir uma escola, em cetro local, não pode porque não tem terreno, quer construir uma área de lazer, não tem terreno. Então, temos que estudar um meio de retornar essas áreas ao patrimônio público. Temos que estudar uma série de coisas, mesmo que com isso venhamos a ferir o interesse de empresários, por um interesse maior. Temos que mexer a fundo, como venho questionando, na propriedade!

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — Evidentemente, mesmo correndo o risco de ser trabalho de outra subcomissão a de Definição de Princípios, mas acho que a nossa subcomissão poderia estudar isso e remeter como sugestão a intervenção do estado no domínio econômico, quando o interesse social foi o que deva prevalecer. Lembrei-me de que já discutimos isso entre nós. Por que não as áreas ao redor das grandes cidades que serão, inevitavelmente, como é o caso de Brasília — o local de habitação e de vida dessas populações cujo crescimento não há como conter? Porque Brasília não é como São Paulo, onde se pode concentrar a indústria e levar os empregados atrás. Em Brasília só se se desconcentrasse o poder, porque aqui todo mundo é funcionário público, de uma maneira ou de outra e inevitavelmente Brasília terá que crescer. Então, por que o estado não arrecada essas terras? Há, inclusive, Constituições de países não comunistas que definem isso: as áreas de expensão das cidades serão arrecadadas, até desapropriadas simplesmente, sem pagamento nenhum, porque o estado irá gastar uma enormidade de infra-estrutura urbana, para chegar até lá.

O caso de Goianases é um exemplo. Goianases está bem longe de São Paulo; se aquilo ali fosse reserva para a expansão de São Paulo, não estaria havendo os problemas atuais do pessoal que está lá. Mas o estado vai chegar a Goianases levando água, luz elétrica, transporte, estrutura viária, porque não tem nada. Então, muitas vezes, um município está gastando uma fábula numa estrada de penetração sacrificando-se, para fazer uma avenida que vai dar num terreno que era rural, como há até bem pouco tempo, o caso de Campinas, e esse terreno agora vira área urbana passando a ser especulado a preços mirificos.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA — E agregado ao preço do terreno, ainda tem que se computar todas as benfeitorias do local.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — É, e como a Sr.ª está dizendo. Depois o município vai querer construir uma escola, e tem que comprar a terra que ele mesmo doou generosamente. No Nordeste, por exemplo, vimos um município doando terras públicas. Os que tinham terras devolutas, terras disponíveis, doaram, muitas vezes essas terras e agora estão as comprando, para fazer a expansão do projeto urbano. É um absurdo! Foi um castigo duplo imposto por esse município aos seus munícipes — não foi nenhum país de fora, não foi nenhuma ideologia —, castigando aos seus próprios contribuintes.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAN PORTELLA — Mas, muitas vezes, dentro de uma política de beneficiar a políticos. Quase sempre foram doados terrenos não para pessoas que não tivessem casas, mas para aqueles apadrinhados, apaniguados. O aforamento era feito indiscriminadamente, sem o menor espírito público. Então, estamos no momento em que temos que restaurar isso. O Instituto dos Arquitetos de Brasília vem com a idéia da estocagem da terra pelo poder público, para que eles possam fazer os equipamentos comunitários necessários à cidade, que pos-

sam traçar áreas verdes e etc. Tudo isso é utilização do solo urbano. Nós temos que resgatar o solo urbano; ver como o nosso País vai ser desapropriado; como vamos definir a quantidade de terra que o particular poderá ter em sua mão. Nós não podemos também, aqui, desconhecer os problemas das invasões. Temos que disciplinar o direito da superfície, o direito do domínio do solo, temos que pensar no usucapião urbano, naquelas situações de Estados e Municípios que estão extremamente distantes.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — No início da reunião tive a oportunidade de dizer que, no desenvolvimento econômico, as medidas de urbanização têm que ser tomadas levando em conta o padrão cultural do País. Seria tolice querermos desconhecer que o País tem muitas crenças. Uma das crenças do Brasil, que vem dos tempos imemoriais é a criança na propriedade privada.

A SRA. CONSTITUINTE MYRIAM PORTELLA — É a cidadania ligada à propriedade.

O SR. EVERALDO MACEDO DE OLIVEIRA — É o **jus utendi, jus abutendi**; a questão do direito do uso da terra é bem diferente do direito da propriedade da terra A propriedade da terra deve ser comandada pelo seu uso social. Esse princípio, colocado na Constituinte abriria mão para uma lei ordinária ou uma lei complementar sobre o uso do solo e etc. Então, se diz que o uso do solo urbano tem como definição a sua utilização social e fica aberto o caminho para a estocagem de terras, seja por desapropriação pecuniária, seja por expropriação, seja por arrecadação. Há muitas figuras, no Direito Civil Brasileiro, que permitem isso. Mas temos, primeiro, que convencer a população de que estamos fazendo uma coisa boa. Muitas pessoas, no Brasil, são favoráveis à reforma agrária; muitas pessoas são contrárias, mas os que são contrários são favoráveis à propriedade privada.

Vejam, reforma agrária é para fazer mais proprietários privados. Então a pessoa é favorável à propriedade privada, mas é contra a reforma agrária, que irá aumentar a legião dos proprietários. É preciso quebrar a cultura e mostrar o seguinte: uma coisa é acreditar, professar a propriedade privada e outra coisa é dizer: "Sou favorável à propriedade privada, mas para uns poucos." Costumava dizer que a TFP era a tradição de muitos, pela família de poucos, e pela propriedade de alguns. O único patrimônio comum era a tradição daqueles que faziam parte.

É preciso mexer na cultura. Precisamos aceitar o seguinte: a propriedade não pode ser obstáculo à realização do homem. E aí vem a minha contribuição de sociólogo: a cidade tem que permitir ao homem ser. Hoje, no Brasil, só é, quem tem. A primeira coisa para se ter o **status** de cidadão é ter. Há até uns projetos de normas constitucionasi que submetem os votos à renda familiar, só pode votar quem ganha "tantos" salários mínimos. Então, meu Deus do céu, o **jus utendi** foi morto e se reincorpora os espíritos aristocráticos, que são contrários à gestão democrática da cidade.

Se também votarmos na idéia da gestão democrática da cidade, fazem passar isso como norma constitucional e depois conseguir, nas leis ordinárias, ver o princípio fluir. Dentro de algumas gerações, umas duas ou três, estaremos com o caminho aberto para fazermos as reformas sociais no País, até a reforma da empresa. Porque não é só de reforma agrária que o Brasil precisa, ele precisa de reforma da empresa também. A empresa precisa ser democrática, precisa recompensar a todos que trabalham para ela não pode criar feudos, porque a empresa é do homem e serve ao homem. E aí a coisa começa a complicar.

A SRA. CONSTITUINTE MARLY PEREIRA MARTINS GOMES — Queria fazer só uma colocação: acho muito correta a idéia da estocagem das terras públicas dando ao uso social dessa terra, uma certa expansão de ocupação do solo, crescimento populacional, etc. Mas nós precisamos considerar, também, a necessidade de algum tipo de controle sobre essa estocagem para evitar que ocorra o que temos em Brasília, onde o próprio Governo é o responsável pela especulação imobiliária, porque ele detém as terras e dificulta o acesso a elas e, automaticamente, deflagra um crescimento inflacionário que irá tornando o metro quadrado de solo em Brasília praticamente proibitivo. Porque, se não, nós vamos transferir o poderio da área privada para a área pública e deixar solta a possibilidade de especulação.

O SR. PRESIDENTE (Dirceu Carneiro) — Temos uma reunião hoje, às 17 horas, portanto, vamos encerrar agradecendo a presença de todos e solicitando aos companheiros da assessoria que dessem curso às solicitações que lhes foram feitas.

Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 12 horas e 9 minutos.)

11.ª Reunião (Ordinária)

Aos trinta dias do mês de abril do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dezessete horas e trinta e um minutos, em sala do Anexo II do Senado Federal, reuniu-se a Subcomissão da Política Agrícola e Fundiária e da Reforma Agrária, sob a Presidência do Primeiro Vice-Presidente, Constituinte Rachid Saldanha Derzi e com a presença dos seguintes Constituintes: Oswaldo Lima Filho, Jorge Vianna, José Egreja, Rosa Prata, Victor Fontana, Vicente Bogo, Cardoso Alves, Irma Passoni, Jonas Pinheiro, Mauro Borges, Alysson Paulinelli, Amaury Müller, Benedicto Monteiro, Fernando Santana, Ubiratan Spinelli, Ruy Nedel, Osvaldo Almeida, Ivo Vanderlinde e João Rezek. Havendo número regimental, o senhor presidente declarou iniciados os trabalhos, solicitando aos constituintes presentes fosse dada como lida a Ata da reunião anterior, que foi aprovada. A seguir, com o início do expediente, o presidente comunicou que, de acordo com a aceitação do convite do senhor secretário da agricultura do Distrito Federal aos membros da Subcomissão para uma visita ao Primeiro Combinado Agrourbano de Brasília, ficava sugerido o dia sete de maio, às oito horas da manhã, para a visita. Posta em votação a sugestão, foi acatada pelos constituintes presentes. O senhor presidente, então, convidou o conferencista, Dr. Flávio Telles de Menezes, para dar início à sua exposição. Usando o tempo regimental, o expositor encerra suas palavras e se dispõe aos debates. Interpelaram o palestrante os Senhores Constituintes: Jorge Vianna, Ubiratan Spinelli, Fernando Santana, Alysson Paulinelli, Rosa Prata, Irma Passoni, Vicente Bogo, Ruy Nedel, Mauro Borges, Jonas Pinheiro, Cardoso Alves, Osvaldo Almeida, Benedicto Monteiro, Roberto Balestra, Amaury Müller, Ivo Vanderlinde e Osvaldo Lima Filho. O Relator, Constituinte Osvaldo Lima Filho teceu considerações sobre os debates, enalteceu e agradeceu a presença do orador. O conferencista respondeu aos interpelantes e agradeceu o convite e a oportunidade de falar na Subcomissão. O inteiro teor dos trabalhos da reunião será publicado, após tradução das notas taquigráficas e o competente registro datilográfico, no **Diário da Assembléia Nacional Constituinte.** Nada mais havendo a tratar, o senhor presidente deu por encerrados os trabalhos às 20:45 horas, convocando os membros da Subcomissão para a próxima reunião a realizar-se às 17:00 horas do dia 5 de maio, ocasião em que será ouvido o Presidente da Confederação dos Trabalhadores na Agricultura — Contag, Dr. José Francisco da Silva. E, para constar, eu, Mauro Lopes de Sá, Secretário, lavrei a presente Ata que, depois de lida e aprovada, será assinada pelo Presidente.