

DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REVISÃO DE COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

COMISSÃO ESPECIAL PEC 151-A/95-SEGURANÇA PÚBLICA		
EVENTO : Audiência Pública	Nº: 1086/99	DATA: 21/10/99
DURAÇÃO: 1h21	PÁGINAS : 26	QUARTOS: 17
REVISORES: ANNA AUGUSTA, ANTONIO		
SUPERVISORA: LETÍCIA		

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Diretor do Departamento de Polícia Ferroviária Federal
SUMÁRIO: Esclarecimentos sobre a estrutura e as atividades desempenhadas pela Polícia Ferroviária Federal.
OBSERVAÇÕES

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Declaro abertos os trabalhos da quinta reunião da Comissão Especial destinada a proferir parecer à Proposta de Emenda à Constituição nº 151-A, de 1995, e apensadas.

Devido à distribuição antecipada de cópias da ata da reunião anterior a todos os membros presentes, indago da necessidade de sua leitura.

O SR. DEPUTADO CABO JÚLIO - Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Pois não, Sr. Deputado Cabo Júlio.

O SR. DEPUTADO CABO JÚLIO - Solicito a dispensa da leitura da ata, uma vez que os Deputados já a têm.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Dispensada a leitura, coloco a ata em discussão. (Pausa.)

Não havendo quem queira discuti-la, em votação.

Os Deputados que a aprovam permaneçam como estão. (Pausa.)

A ata está aprovada.

Comunico aos Srs. Deputados o recebimento do seguinte ofício: Ofício nº 1.601, de 1999, da Liderança do PFL, indicando a Deputada Laura Carneiro como membro titular da Comissão, em substituição ao Deputado Ronaldo Vasconcelos, suplente desta Comissão.

Acuso o recebimento do trabalho de informação encaminhado pelo Consultor Legislativo Dr. Marco Antonio Damasceno Vieira, sendo o assunto o sumário da exposição do Sr. Rubem César Fernandes, representante do Movimento Viva Rio, na reunião da Comissão Especial de Segurança Pública realizada em 19 do corrente mês. Está à disposição dos Deputados desta Comissão.

A presente reunião foi convocada para ouvirmos o Sr. Joel Conceição Andrade, Diretor da Polícia Ferroviária Federal, a quem convido a sentar-se à mesa.

Antes de passar a palavra ao expositor, esclareço que, para melhor ordenamento dos trabalhos, adotaremos os seguintes critérios estabelecidos no Regimento Interno da Casa.

O nosso convidado disporá de vinte minutos para a exposição e não poderá ser aparteado. Essa exposição poderá ser prorrogada por mais dez minutos, por deliberação do Plenário.

Terminadas as exposições, iniciaremos os debates. Os Srs. Deputados interessados em interpelar o convidado deverão inscrever-se previamente junto à Secretaria, tendo preferência os membros da Comissão. Cada interpelante deverá fazer sua formulação em no máximo três minutos, mesmo tempo de que disporá o expositor para a resposta. Serão permitidas a réplica e a tréplica pelo prazo de três minutos, improrrogáveis.

Esclareço que esta reunião está sendo gravada, para posterior transcrição, por isso solicito que cada orador identifique-se ao microfone.

Dando início à exposição, concedo a palavra ao Sr. Joel Conceição Andrade.

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Sr. Presidente, Deputado Aldir Cabral, Sr. Relator, Deputado Alberto Fraga, Sras. e Srs. Deputados membros desta Comissão, policiais ferroviários federais presentes, senhoras e senhores, é com muita honra e satisfação que, atendendo solicitação da Presidência da Comissão Especial de Segurança Pública, estou aqui para falar sobre a Polícia Ferroviária Federal.

Tenho relevantes trabalhos prestados à instituição, pois, como assistente de segurança ferroviária com vinte anos de serviço, já atuei em seis Estados da Unidade Federada; fui por mais de dez anos Presidente da Associação da Polícia Ferroviária Federal — APOLIFER, no Rio de Janeiro, hoje sou Presidente de Honra; Primeiro-Presidente do Sindicato Nacional dos Policiais Ferroviários Federais; e, desde 7 de abril de 1993, respondo pela Direção do Departamento de Polícia Ferroviária Federal, órgão permanente da estrutura do Ministério da Justiça, subordinado à Secretaria Nacional de Segurança Pública.

A Polícia Ferroviária Federal é a segunda instituição mais antiga do País. Desde o Império, percorreu várias etapas da história do Brasil.

Em 1852 foi estatuída, através do Decreto nº 641, de 26 de junho, como Polícia dos Caminhos de Ferro; em 1922, como Polícia e Segurança das Estradas de Ferro; em 1945, Guarda Civil Ferroviária; em 1963, é levada pela Constituição, por mérito, à condição de Polícia Ferroviária Federal.

A Lei nº 8.028 definiu que os assuntos de Polícia Ferroviária Federal são de competência do Ministério da Justiça. A Lei nº 8.490, de 1992, autorizou o Poder Executivo a criar, no âmbito do Ministério da Justiça, o Departamento de Polícia Ferroviária Federal. O Decreto nº 761, de 1993, estruturou o órgão. A Portaria nº 417, de 1993, deu competência às unidades do DPFF. Posteriormente foi criada a

Secretaria de Planejamento e Ações Nacionais de Segurança Pública, hoje Secretaria Nacional de Segurança Pública. O Decreto nº 2.802, de 1998, reduziu a estrutura do DPFF.

A Portaria nº 100, de 1999, atualizou a competência do DPFF, deixando da seguinte maneira: ao DPFF cabe exercer as competências estabelecidas no § 3º do art. 144 da Constituição Federal e, ainda, propor a política de segurança nas ferrovias federais; supervisionar o policiamento e a fiscalização das ferrovias federais; colaborar com as políticas públicas para a promoção dos direitos humanos no âmbito das ferrovias federais; realizar estudo e consolidar pesquisa quanto às ocorrências de crimes e contravenções nas ferrovias federais.

A Proposta de Emenda à Constituição nº 156, específica da Polícia Ferroviária Federal, do eminente Deputado Gonzaga Patriota e outros, acrescenta o art. 74 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias e visa transferir para o quadro permanente do Ministério da Justiça, a serem alocados no Departamento de Polícia Ferroviária Federal, os atuais policiais ferroviários federais da Rede Ferroviária Federal e da Companhia Brasileira de Trens Urbanos.

O Capítulo III do Título V, da Segurança Pública, da Constituição Federal vigente, assim como o art. 21, inciso XIV, o art. 22, inciso XXII, e o art. 144, inciso III e § 3º, transformaram a Polícia Ferroviária em Polícia Ferroviária Federal, carecendo ainda de lei que discipline e organize o funcionamento desse órgão (§ 7º do art. 144 da Constituição Federal), o que poderá ser feito através de emenda à Constituição, inclusive transferindo para o quadro permanente do Ministério da Justiça os atuais servidores públicos das categorias de Agente, Assistente e Analista de Segurança Ferroviária, policiais ferroviários federais da REFESA e da CBTU.

Existem ainda nessas administrações ferroviárias 1.729 policiais, todos servidores públicos, celetistas, admitidos por processos seletivos públicos, à época autorizados e fiscalizados pelo DASP.

No nosso entender, os atuais servidores são funcionários públicos no sentido **lato sensu**. No entanto são funcionários públicos no sentido **stricto sensu**, sendo a proposta de emenda constitucional o caminho mais viável, constitucional e legal, para que aconteça a transferência, pois somente ela é capaz de absorver quaisquer restrições jurídicas.

Alertamos os componentes desta egrégia Comissão sobre a sua redação, tendo em vista que, em 1995, ainda tínhamos nas fileiras das administrações ferroviárias do Ministério dos Transportes, REFESA e CBTU um considerável efetivo. Porém, após a desestatização dos serviços, através de concessão da Rede Ferroviária Federal, e a estadualização dos serviços da Companhia Brasileira de Trens Urbanos nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, é imperioso que esses policiais, hoje num total de 1.729 homens, tenham também o direito de opção de fazer parte do contingente inicial do Departamento de Polícia Ferroviária Federal, aproveitando-se dos mesmos a experiência no patrulhamento ostensivo das ferrovias, pois, ao longo dos anos, com denodo e abnegação, vêm desempenhando com bravura suas atribuições de policiamento ferroviário nacional, em sua maioria antes mesmo da promulgação da Carta Política de 1988.

Se porventura for mantida a redação original da PEC nº 156/95, tão somente 228 policiais ferroviários federais terão o direito de ser transferidos para o seu órgão específico do Ministério da Justiça.

Srs. Deputados, a importância de acabarmos com esse ato, para os policiais ferroviários federais, é grande. Não podemos, de maneira alguma, deixar permanecer essa situação. A União está deixando de arrecadar as multas devido à revogação dos Decretos nº 2.089, 51.813, 90.959 e 91.317, pelo Decreto nº 1.832, de 1996, que regulamenta o transporte ferroviário mas não dá suporte aos policiais para autuar infratores.

Em 1994, tivemos 1 milhão, 377 mil, 554 ocorrências. Destas, 4.302 acidentes individuais e 315 atividades clandestinas, tendo sido arrecadados R\$ 5.740.532,80 em multas pecuniárias.

Sras. e Srs. Deputados, a missão desta Comissão é modernizar a segurança pública do Brasil. Sendo assim, teremos de reaparelhar os órgãos responsáveis, principalmente a Polícia Ferroviária Federal, a mais carente, devido à situação aqui exposta e à não-regulamentação dos §§ 3º e 7º do art. 144 da Constituição Federal, bem como da redação do art. 19 da Emenda Constitucional nº 19, de 5 de julho de 1999.

Coloco-me à disposição dos Srs. Deputados para responder a quaisquer assuntos inerentes à instituição.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Sr. Joel, agradeço muitíssimo a sua presença no plenário desta Comissão. Com a exposição que o senhor fez,

entendemos perfeitamente a carência, não digo dos policiais ferroviários — isso é público e notório —, mas daqueles que são usuários do sistema ferroviário no País, principalmente nas grandes Capitais. Tenho certeza de que os nobres Deputados atentaram para isso.

Sempre digo que a Polícia é a primeira instituição que tem condições de praticar a ação social neste País. Temos visto, através dos meios de comunicação, a carência da Polícia Ferroviária. É necessário educar a população que usa os trens nas grandes Capitais, principalmente no meu Estado, o Rio de Janeiro.

O que estou entendendo da sua palestra é que a Polícia Ferroviária ficou atrelada às instituições ferroviárias, sejam elas de concessão, sejam de Governo, mas não ao órgão que lhe é devido, o Ministério da Justiça, que realmente trata de polícia, trata dos direitos humanos, trata de atender bem à sociedade. Infelizmente isso não foi possível, mas tenho certeza de que, com a colaboração dos nobres Deputados e do Relator, um homem que entende perfeitamente das instituições policiais, tem uma visão ampla sobre isso, teremos sucesso. Às vezes as pessoas acreditam que o policial só entenda de repressão, mas não é bem assim. A Polícia tem um cunho social muito importante.

Lembro agora a Comissão Especial constituída no ano passado para mudar a nomenclatura de "censor" para "delegado federal", tendo em vista que a Constituição já não aceitava no seu bojo o termo citado: "censor federal". É um absurdo, realmente. Conseguimos, num acordo de toda a Comissão, que os censores fizessem um curso de adaptação na Academia Nacional de Polícia Federal e passassem a ser delegados da Polícia Federal, aqueles que eram bacharéis em Direito. Os que não eram bacharéis fariam um curso de adaptação para perito criminal. Foi uma grande vitória também para os aposentados, que tiraram das suas carteiras funcionais o nome "censor" e passaram a usar a nomenclatura "delegado" ou "perito criminal", acabando, assim, com aquela pecha de revolução, de perseguição contra a nossa sociedade.

Parabenizo o senhor pela exposição.

Concedo a palavra ao nobre Relator, Deputado Alberto Fraga. Logo a seguir terão a palavra os inscritos para o debate.

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - Sr. Presidente, nobres colegas, Sr. Palestrante, a situação atual da Polícia Ferroviária entristece todos nós. Vemos no texto constitucional que a Polícia Ferroviária é tratada como uma instituição

permanente, no entanto o Governo fecha as portas para quaisquer condições de trabalho.

V.Exa. tocou no assunto, embora muito rapidamente, por isso eu gostaria que o senhor nos falasse a respeito da situação da instituição com a privatização da Rede Ferroviária Federal. Pelo que entendo, hoje, o anseio maior dos senhores é com relação ao quadro de funcionários. Após a privatização, esse pessoal ficou — vamos dizer assim — ao deus-dará.

Eu gostaria que o senhor explicasse como se deu esse fato, se foi após a privatização. É bem verdade que não existe uma regulamentação, e é isto, no mínimo, o que esta Comissão tem a obrigação de propor: a regulamentação do § 7º do art. 144, onde são tratadas as competências dos órgãos responsáveis pela segurança pública, e é evidente que a Polícia Rodoviária Federal estará incluída. A pergunta é: depois da privatização, o quadro ficou pior?

Pelo que percebi, não foi concedido à Polícia Ferroviária Federal o poder de polícia para atuar nas ferrovias. Como parâmetro, temos a Polícia Rodoviária Federal. São irmãos. A Polícia Rodoviária atua numa faixa de estrada do nosso País e também precisa do poder de polícia para fazer alguma coisa nas rodovias. Temos de acabar com essa burocracia na segurança pública. Eles fazem de tudo na estrada, mas não podem fazer o trabalho de polícia. Na ferrovia acontece o mesmo. Então, com relação às infrações que o senhor citou, em número bem elevado, quais seriam as mais comuns, para que os nobres colegas possam situar-se?

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Sr. Relator, quanto à primeira pergunta, sobre como ficou o contingente dos policiais ferroviários federais após as privatizações, devo dizer, primeiramente, que a Rede Ferroviária Federal tem como atual competência fiscalizar as ferrovias. Como V.Exa. acabou de dizer, existiu no passado o Departamento Nacional de Estradas de Ferro, por volta de 1957. Com a criação, pela Lei nº 3.115, da Rede Ferroviária Federal, logo a seguir esse Departamento foi extinto, ficando para a Rede Ferroviária as suas competências. A Rede Ferroviária Federal teria todo esse poder.

A maioria dos policiais ferroviários federais foi preparada pelas escolas e academias de polícia. A nossa atuação sempre foi o patrulhamento ostensivo das ferrovias federais. Quando então surge o problema de não termos poder para atuar infratores, tendo em vista a revogação desse decreto, a União perde. Esse Decreto nº 1.832 não foi feito por técnicos, por pessoas entendidas no assunto,

para facilitar realmente as privatizações. O policiamento ficou carente. Tiraram aquelas tabelas de multas que tínhamos no Decreto nº 2.089, que davam poder para autuar.

Tínhamos uma facilidade muito grande, porque os nossos boletins de ocorrência policial (não aquelas administrativas, do dia-a-dia do serviço ferroviário), nós levávamos, e levamos até hoje, para os distritos policiais. Talvez fosse a única polícia que tinha o direito de fazer isso. Com esse problema da privatização, nosso trabalho ficou prejudicado.

Os 1.729 homens que eu citei são oriundos da Rede Ferroviária Federal e da Companhia Brasileira de Trens Urbanas, que, a princípio, era subsidiária da Rede Ferroviária. A Rede Ferroviária ficou para cuidar dos transportes de carga, e a Companhia Brasileira de Trens Urbanos, do transporte de passageiros. Estávamos, no dia-a-dia, cuidando da segurança pública do usuário, do passageiro. No momento em que temos uma parte da Companhia Brasileira de Trens Urbanos no Rio de Janeiro — a STU do Rio de Janeiro conta com 313 policiais, todos eles remanescentes da Rede Ferroviária — e outra no Estado de São Paulo — a STU de São Paulo tem hoje 711 homens, na sua maioria também oriundos da Rede Ferroviária —, o problema é como atuar.

Temos a legislação do DPFF, mas esse pessoal não está subordinado ao Departamento de Polícia Ferroviária Federal. Tentamos, por intermédio do Ministério da Justiça, firmar convênios temporários, mas sempre encontramos aquela falta de vontade política, necessária para definir e resolver o problema.

Quem está sendo mais prejudicado com isso? Os usuários das ferrovias brasileiras. O trabalhador que viaja todos os dias de trem para ir ao serviço vai por necessidade. Eu também resido no Rio de Janeiro e sei da complexidade do serviço. Temos quatro ramais distintos, todos margeados por favelas. É perigosíssimo. Os metrô que hoje pertencem à Companhia Brasileira de Trens Urbanos, que são os de Porto Alegre, de Belo Horizonte e da Grande Recife, são problemas.

Tudo o que poderia ser feito no âmbito do Ministério da Justiça para amenizar a situação nós fizemos.

O senhor acabou de citar o problema dos censores. O Ato das Disposições Constitucionais Transitórias dizia alguma coisa sobre eles, mesmo assim passaram praticamente nove anos para começar a discutir a questão. Como o censor de

Polícia Federal estava no DPF, percebendo em isonomia com um delegado de Polícia Federal, não houve tanto interesse. Acredito até que resolvemos a situação da melhor maneira possível. Se no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias houvesse alguma coisa referente à situação dos policiais...

A Constituição Federal foi feita por 549 Parlamentares. Acredito que todos sabiam que éramos servidores da Rede Ferroviária Federal. No entanto, no texto da Constituição, não se fala em criação de Polícia Ferroviária Federal. A Constituição diz apenas que os órgãos responsáveis pela segurança pública são a Polícia Federal, a Polícia Rodoviária Federal e a Polícia Ferroviária Federal. O que ficou pendente, esse § 7º, essa lei proposta em diversos projetos — o 1.800, do Camargo, o 4.009, a princípio do Deputado Vivaldo Barbosa, hoje do Deputado Paulo Paim, o 2.107, do Deputado Roberto Jefferson —, esbarrava sempre na inconstitucionalidade, porque a iniciativa cabe privativamente ao Presidente da República.

Os anos passaram e chegou-se a uma conclusão. Foi feita uma reforma administrativa e foi mantida a Polícia Ferroviária Federal. E já houve proposta, da outra Comissão de Segurança Pública, de extinção da Polícia Ferroviária Federal. Do jeito que se encontra o sistema de segurança pública, com essa necessidade de reaparelhamento dos órgãos responsáveis, vem uma proposta para extinguir uma instituição secular, que é a Polícia Ferroviária Federal.

Eu gostaria de dizer ao Relator que um dos maiores motivos de irmos participar deste debate é a apresentação desse ônus. Temos hoje os serviços terceirizados, com 2.442 homens, que são os vigilantes contratados por essas empresas que privatizaram. O Batalhão Ferroviário, só no nosso Estado do Rio de Janeiro, tem 987 PMs. No momento da promulgação da Constituição, éramos, em todo o Brasil, 3.800 homens. Hoje, sem discutir, podemos dizer que na PEC de 1995, do Deputado Gonzaga Patriota, temos 20 da Rede Ferroviária Federal atuando no Rio de Janeiro, na Administração-Geral, e 208 em todo o Brasil, da Companhia Brasileira de Trens Urbanos. Esse pessoal foi, por sucessão trabalhista, sem o de direito de opção, para essas empresas concessionárias da Rede Ferroviária Federal. Esse pessoal é bastante qualificado, por isso faço um apelo no sentido da necessidade de aproveitarmos esses homens. E vou além: neste momento, com essa redação da PEC nº 156, até o Diretor da Polícia Ferroviária Federal está fora, porque eu pertencço à FLUMITRENS.

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - Dr. Joel, os senhores têm estatuto ou lei de organização básica? Enfim, o que é que regula a profissão dos senhores?

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Sr. Relator, antes da Constituição nós tínhamos o Decreto-Lei nº 2.089, que é Regulamento de Polícia e Segurança nas Estradas de Ferro. Era esse decreto-lei que nos dava o direito de atuar como policiais rodoviários federais, editado pelo Conselho dos Ministros, em 1963. Com a promulgação da Constituição, hoje o que realmente está em vigor é o Decreto nº 1.832. Temos o Projeto de Lei nº 346, do Ministério da Justiça, que tramitou em todos os lugares possíveis e tem pareceres na sua maioria contrários. O órgão competente seria o antigo MARE, hoje Ministério do Orçamento e Gestão, e no quadro de pessoal ele dá uma nota técnica totalmente favorável. Aí vem o problema de orçamento. Em resumo, desde 1993 esse projeto tramita e nunca chegou a esta Casa. Mas quero deixar claro que todas as vitórias e avanços que obtivemos com referência à Polícia Ferroviária Federal sempre partiram do Poder Legislativo.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Sr. Joel, a sua explanação está excelente, o que mostra perfeitamente que, enquanto existia a Rede Ferroviária Federal, os senhores estavam incluídos nesse contexto. Mas há males que vêm para bem, porque a Constituição de 1988 mostra perfeitamente a existência de uma Polícia Ferroviária Federal. Tenho certeza de que o Relator também atentou para isso.

O senhor citou os vigilantes contratados, coisa que não é possível, porque conflita; ou existe a Polícia Ferroviária, de fato e de direito, ou existem contratações. No meu entender, não importa se a Polícia hoje trabalha na Rede Ferroviária, na CBTU, na FLUMITRENS ou no Metrô. A Polícia Ferroviária é uma polícia para trabalhar em cima de trilhos, isso é o que importa. Se a empresa foi privatizada, se é concessão, isso não interessa.

Foi ótimo terminar com a Rede Ferroviária. Tenho certeza de que o Sr. Relator também entende dessa forma. Hoje temos uma polícia ferroviária, constitucionalmente falando. Agora é praticar o que a Constituição determina. Até os vigilantes do metrô têm de sair, porque são contratados. O que precisamos é passar a Polícia Ferroviária do âmbito do Ministério dos Transportes para o Ministério da Justiça e organizar a instituição, fazendo concurso público e exigindo curso profissionalizante. O policial tem de estar gabaritado para atender aos usuários de toda e qualquer ferrovia, seja ela da Rede Ferroviária, que já não existe

mais, da CBTU, da FLUMITRENS ou do metrô, principalmente. Acho que vai ser um avanço. Ficamos até meio tristes, porque parece que a Polícia Ferroviária é pobrezinha. Fica ruim. O Deputado Carlos Santana é o defensor aqui dos ferroviários e, por conseqüência, dos usuários também.

A Polícia Ferroviária está subestimada. Parece que queriam acabar com ela, e não conseguiram por força da Constituição. É órgão permanente, então não importa onde ela vai trabalhar, se é concessão, se é FLUMITRENS, se é CBTU. O policial ferroviário é policial e tem de estar vinculado a um Ministério, para que seja organizado hierarquicamente e possa prestar serviços em todo e qualquer trilho, inclusive no metrô.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Com a palavra o Deputado Carlos Santana.

O SR. DEPUTADO CARLOS SANTANA - Sr. Presidente, Sr. Relator, posso dizer companheiro Joel, companheiro ferroviário, quero primeiro saudar a iniciativa do companheiro Gonzaga Patriota de sugerir essa emenda constitucional que coloca a questão ferroviária no bojo da segurança como um todo. Acho que é o momento de repararmos esse erro que os burocratas e tecnocratas cometeram.

Não quero entrar no aspecto urbano, porque isso a gente conhece, de fato. Mas se fizermos uma relação desta Comissão com a Comissão do Narcotráfico, vamos verificar, se tivermos a oportunidade de chamar os companheiros de Bauru, que faziam Bauru até a Bolívia, que ainda hoje é esse o maior corredor de entrada de cocaína deste País. A droga vem de trem, hoje dez ou vinte vezes mais. Não existe polícia nas fronteiras. Quem é que pára um trem numa fronteira para fazer uma **blitz**?

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - V.Exa. me concede um aparte?

A importância disso que V.Exa. está falando se aplica também aos trens urbanos. Sabemos que os trens atendem às classes mais baixas. Então, se tivermos um serviço de segurança pública dentro dos trens, que é o primeiro lugar por onde passa o marginal que sai da sua casa com o intuito de assaltar nos grandes centros, se tivéssemos um sistema de polícia funcionando no trem, nessa primeira triagem...

O SR. DEPUTADO CARLOS SANTANA - Hoje todo mundo sabe as duas coisas que mais se discutem neste País: a questão do desemprego e a questão da

segurança. Nas grandes cidades, a segurança vem em primeiro lugar; segurança hoje é fundamental.

Eu queria aproveitar este momento para dizer tanto ao Presidente como ao Relator que, independentemente da forma como a Comissão está-se organizando — corretamente, com debates —, acho que ela deveria marcar uma audiência com o Ministro da Justiça. Eu até me disponho a ir e a convidar mais Deputados para trabalhar essa questão. Ao mesmo tempo, é preciso fazer com que os companheiros da Comissão do Narcotráfico também façam uma discussão sobre isso. Depois da privatização da Rede Ferroviária, não deram um tratamento de polícia aos companheiros, e vários deles foram demitidos, foram mandados embora, e estão hoje em academias, ou são vigilantes, isso ou aquilo. São mão-de-obra qualificada.

Acho que deveríamos trabalhar no sentido de marcar uma reunião com o Ministro da Justiça, para dizer que esta Comissão vai chegar a um consenso. Acho que na questão da Polícia Ferroviária chegaremos a um consenso de no mínimo 90%, até porque 100% é burrice. Mas vamos ter 90% de unidade. Eu queria que o Relator se sensibilizasse com essa questão.

No Rio de Janeiro, quando colocaram um batalhão da PM para servir nos trens, foi uma vergonha. A academia que formou essas pessoas formou com outra realidade. A academia que formou os companheiros ferroviários formou para aquela realidade urbana do dia-a-dia. É como se você pagasse um policial federal e colocasse ele para fazer o trabalho repressivo que a PM faz. Foi um erro.

Tentamos mostrar isso, fomos ao jornal, mas ninguém ouviu. Hoje há uma injustiça, que é essa questão da vigilância, que não existe. Sabemos que esse pessoal não tem qualificação nenhuma, e até queria que tivesse. Mas não tem.

Outro problema: a presença da Polícia Ferroviária nas fronteiras é fundamental. Vou dar um exemplo. Um trem sai de Juiz de Fora, Rio de Janeiro, passa por Três Rios, vai entrando por Paraíba do Sul e assim sucessivamente. O maquinista para no sinal. Se eu sou do narcotráfico, o que que eu faço? Paro ele e entrego uma bolsa cheia de cocaína. O que que acontece? Nada! Quando você viaja num trem de carga, você passa por várias comunidades carentes, aí você solta, porque não há uma pessoa especializada para cuidar disso. De repente você coloca a droga no meio da carga de cimento, ou de soja. Você tem todas as condições. Eu estou dando o exemplo porque conheço essa realidade. É muito

fácil. É no meio do mato que você dá a bolsa para o cara. E ele vai guiando o trem. A única coisa que vai parar ele é um sinal de trem, porque ele está no meio da serra, com os passarinhos e as árvores do lado. Quando ele entrar na cidade, já vai ter um lá para receber a "comida". Mas não é comida, não. E ele sai caminhando tranquilamente.

Além da segurança da população, que é uma questão grave, existe também a questão do narcotráfico. A única polícia que pode cuidar disso é a Polícia Ferroviária.

Quero fazer uma pergunta ao companheiro Joel. Joel, se fosse você o Relator, no papel do companheiro Alberto, qual seria sua proposta para acertar essa situação que já dura onze anos? Qual seria sua proposta para a regulamentação?

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Deputado Carlos Santana, V.Exa. acaba de levantar o problema das fronteiras, conhecedor que é do assunto, como ferroviário. À época tínhamos o nosso contingente atuando sob a administração da Rede Ferroviária Federal. Foram feitas diversas ocorrências e diversos trabalhos na fronteira com o Paraguai, o Uruguai, a Argentina e até a Bolívia, aquele famoso Trem da Morte, que passava pelo Pantanal, Mato Grosso do Sul, e muitas vezes chegava ao Rio de Janeiro vindo por São Paulo, através de Bauru.

À época Presidente da APOLIFER do Rio de Janeiro, fiz algumas declarações. Lá tínhamos um responsável pelo policiamento, o Dr. Marcos Wanderley, que simplesmente gostava de que todos os nossos trabalhos, todos os nossos flagrantes fossem para a Superintendência da Polícia Federal, porque ela é específica. Mas ela não trabalha na ferrovia, a não ser quando solicitada, e tínhamos uma estatística grande de flagrantes de narcotráfico na fronteira.

Acontece que, passados os anos — não me recordo quem era o Diretor da Polícia Federal na época, acho que era o hoje Senador Romeu Tuma —, a atitude desse camarada, o Marcos Wanderley, começou a inibir nosso trabalho. Aquilo não era competência nossa.

A Direção do DPF procurou saber por que tinha sido reduzido o quantitativo de flagrantes. Em matéria de estatística, nossa superintendência era a que mais apresentava ocorrências. O que fazer? Como nossa Superintendência Regional era em Bauru, a Superintendência 10, passaram a não dar mais crédito. Hoje, concordo com V.Exa., ela não está tão abandonada porque realmente ainda temos a Polícia

Federal, com um efetivo curto, que dá suporte, de vez em quando, quando a coisa realmente chama a atenção.

Muitas e muitas vezes, dentro da própria bateria do trem, não sei como, eles transportavam vagões e mais vagões de açúcar, de éter, de acetona. Como é que desaparece um vagão? Todos esses fatos são devidos à situação em que se encontra a ferrovia.

O SR. DEPUTADO CARLOS SANTANA - Joel, deixe-me contar um fato, companheiro. Um carpinteiro de Bauru foi fazer um serviço num daqueles vagões de madeira. Quando ele meteu o pé-de-cabra, o que saiu de maconha prensada no teto... Imaginem o tamanho do teto do trem. Foi um dos maiores carregamentos da época. Isso há uns quinze ou vinte anos.

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Na fronteira do Rio Grande do Sul, temos a estação alfandegária. Naquela época saia o policial ferroviário do país vizinho e vinha até a nossa faixa. Havia aquele acompanhamento. Hoje realmente não acontece isso, primeiro porque não temos policiais. Com todo esse problema das privatizações, foi reduzido o pessoal. Houve reformas. Quanto ao tamanho desse quadro, não sabemos o que poderá acontecer. Um efetivo de 1.729 homens para cobrir 23 Estados contemplados com a ferrovia é irrisório. Quando tínhamos 3.800 homens, já não dava para atender as necessidades

Bem, se eu fosse o Deputado Alberto Fraga, primeiro tentaria vincular esses 1.729 homens ao Departamento de Polícia Ferroviária Federal. E digo mais: o que está nos atrapalhando no cumprimento dessas determinações, até constitucionais, é que temos um órgão devidamente estruturado no Ministério da Justiça, mas até agora, onze anos após a promulgação da Constituição, ainda não podemos contar com esse pessoal. As pessoas acreditam que os fatos que ocorrem são de responsabilidade do Ministério dos Transportes, aí o Ministério dos Transportes joga para o Ministério da Justiça. Como fica?

É preciso dar poderes ao Departamento de Polícia Ferroviária Federal e a própria Secretaria Nacional de Segurança Pública, para que possam trabalhar. Normas existem. O que falta realmente é vincular esses homens, quem sabe até da maneira como eles estão, ao seu órgão específico no Ministério da Justiça. Se porventura eu tivesse essa decisiva competência... Bem, eu não gostaria nunca de estar nessa situação, porque nós, policiais por vocação, amantes da profissão,

como é o caso do Sr. Presidente e do Sr. Relator, sabemos o peso que temos nas costas no momento de definir, de resolver.

Acredito que, em matéria de segurança pública, não há diferença entre o policial rodoviário, o policial ferroviário, o policial federal e o policial militar. O inimigo é comum. Temos de reaparelhar a instituição, e isso não pode mais ser adiado, principalmente no momento em que se define a decisão. Do jeito que os problemas de segurança assolam esse País, em vez de estruturarem, de regularizarem uma instituição, um órgão de segurança pública, vão extinguindo os poucos que existem.

Quando se fala em segurança pública, uma coisa é certa: o primeiro caminho é dar condições, reaparelhar. Se tivermos condições de trabalho, faremos aquele trabalho que a sociedade brasileira necessita. No nosso caso específico, como o Sr. Relator acabou de dizer, os atingidos são as pessoas carentes que utilizam o transporte ferroviário. A nossa coirmã, a Polícia Rodoviária Federal, passou por dificuldades e hoje está praticamente regularizada, em todos os sentidos. Hoje o policial rodoviário tem carreira, tem viaturas, tem avião, tem tudo. Até antes da Constituição, não tinha nada disso. Mas fizeram parte daquele programa Mãos à Obra, do Presidente, e ficou estabelecido que eles receberiam, em quatro anos, 1.400 viaturas. E receberam.

Tive uma conversa amistosa com o Sr. Presidente. O que se sente é uma Polícia Rodoviária Federal subordinada ao DNER, uma divisão de policiamento e fiscalização do DNER totalmente subordinada à administração do DNER. Quando deram autonomia à Polícia Rodoviária Federal, o atual Diretor, Lourival Carrijo, descobriu, logo ao assumir, que uma infinidade de multas extraídas pelo policial rodoviário federal chegavam ao SERPRO e lá ficavam meses e mais meses sem ser arrecadadas. Em dois ou três meses à frente do DPR, ele conseguiu aumentar a receita em 20%. Esse número foi subindo e, em novembro do ano passado, 280 milhões do Orçamento da Polícia Rodoviária Federal não tinham mais como ser gastos. Está sobrando dinheiro na Polícia Rodoviária Federal. Talvez porque a Polícia Rodoviária lide com outra camada de pessoas, mas somos todos iguais perante a lei. Quem sabe se tivéssemos tido o mesmo cuidado, à época, com a Polícia Ferroviária Federal, também estaríamos tendo esse lucro.

Eu tive um Secretário Nacional de Segurança Pública, o General Tamoio Pereira das Neves, que não gostava de falar na minha frente das vitórias e dos louros da ferrovia quando reuníamos os diretores de departamento — naquela

época a Secretaria tinha cinco departamentos. Não gostava de falar na minha frente porque ele dizia que era tudo para a rodoviária e nada para a ferroviária.

Não posso responsabilizar ninguém pelo que aconteceu. Costumam dizer que nós, policiais ferroviários federais, vamos ter de prestar concurso, por causa do art. 39 da Constituição. Isso vai ser difícil. No meu caso, por exemplo, que já trabalhei em diversos Estados pela Polícia Ferroviária Federal, vou ter de prestar concurso agora, barrigudo, com um garoto saindo da faculdade. A minha experiência foi no dia-a-dia, e como eu existem centenas de pessoas dentro da Polícia Ferroviária Federal. Conheço o meu pessoal. Esses homens têm condições. Só precisam fazer uma reciclagem, já que estamos mudando de um regime para outro. Mas a função policial, no âmbito das ferrovias brasileiras, ninguém exerce melhor do que o agente, o assistente e o analista de segurança ferroviário.

Como disse o Deputado Carlos Santana, foi difícil para os usuários dos trens aceitar a Polícia Militar, lá no Rio de Janeiro. Foi muito difícil. Até para o Batalhão Ferroviário foi difícil, e eles hoje ainda contam com o apoio da Polícia Ferroviária. Onde se vê um posto da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro, praticamente dois metros depois escadas darão acesso a um posto nosso. Isso me entristece. Quando vou ao Rio de Janeiro, vejo quatro tipos de polícia atuando na Gávea, na Central do Brasil, um trabalho que realizamos durante todo esse tempo, com verdadeira eficiência. São 987 PMs. A Polícia Militar sempre nos ajudou quando era solicitada, nos casos de emergência. Houve muitos casos de quebra-quebra em que os nossos comandantes solicitavam a ajuda da PM. Tivemos o apoio de todo mundo, até, em grandes proporções, do próprio Exército Brasileiro. Sabemos o que é uma Central do Brasil, uma Estação da Luz, um patrimônio do País, e a quantidade de usuários — milhares — que trafegam ali no dia-a-dia.

O que eu gostaria mesmo de dizer é que se nos derem condições de trabalho, e já existe uma legislação no Ministério da Justiça, que acabei de mencionar, a única coisa que nos falta é vincular o pessoal à gente. O resto pode deixar por conta. Temos a legislação. Vamos colocar um hiato. Temos um Departamento de Polícia Ferroviária Federal dentro do Ministério, mas os homens que deveriam compor o primeiro contingente de pessoal ainda se encontram sob à égide da estação ferroviária. Esse é realmente o ponto. Temos de aproveitar a oportunidade desta Comissão Especial de Segurança Pública, com essas três

PECs, todas maravilhosas e pertinentes, e sair daqui com uma proposta maravilhosa para a segurança pública do nosso Brasil.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Sr. Joel, quero tranqüilizá-lo com relação à sua afirmativa. Tanto eu como o nobre Relator estamos aprendendo muito. Tínhamos idéias sobre a Polícia Ferroviária como legisladores, em razão da Constituição. Antes a Polícia Ferroviária estava atrelada à Rede Ferroviária, hoje tem de estar atrelada ao Ministério, trabalhando em todos os pontos.

Temos visto, no Rio de Janeiro, assaltos no metrô. Sou contra a contratação de vigilante para o metrô. O metrô não tem de ter uma polícia. A polícia tem de ser ferroviária, encaminhada pelo Ministério da Justiça.

E vou mais longe, Sr. Relator, em razão do que o nobre Deputado Carlos Santana disse. A nossa principal preocupação é com o usuário das grandes Capitais, a população de baixa renda que necessita andar de trem — andei muitos e muitos anos. Mas, Sr. Relator, parece que o nosso Governo não tem nenhuma intenção de investir em redes ferroviárias. Estou falando no âmbito do turismo, que é um dos principais setores no nosso País. Hoje se dá muita importância à malha rodoviária, mas não à malha ferroviária. E ela é importante principalmente para o turismo do interior do País, como no Pantanal.

Eu nunca fui à Europa. Não sei se o Deputado Alberto Fraga já foi e teve a oportunidade de andar de trem. Em Portugal, Espanha, França, faz-se um turismo maravilhoso. Isso não existe no Brasil. Se existisse, aí, sim, a implantação da malha ferroviária seria de responsabilidade do Ministério dos Transportes. Seria competência do Ministro dos Transportes colocar em evidência, através do Orçamento, a criação de uma malha ferroviária saudável, até para se fazer turismo. Mas a polícia tem de estar no âmbito do Ministério da Justiça.

O Sr. Relator deseja falar?

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - Não.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Com a palavra o nobre Deputado Marcos Rolim.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - Sr. Presidente, primeiramente quero fazer uma observação geral. Acredito que estejamos vivendo no Brasil, com relação a tudo aquilo que diz respeito à Rede Ferroviária Federal e à matriz de transportes, uma das mais graves distorções já praticadas na história de qualquer país do mundo.

Durante um bom período da minha militância política no Rio Grande do Sul, trabalhamos conjuntamente à Rede Ferroviária Federal, na tentativa de preservar aquilo que havia sido construído ao longo de muitos anos. Fizemos um conjunto de estudos a respeito do modal de transportes no Brasil em comparação com outros países. É uma irracionalidade o que existe no nosso País. Um país de dimensões continentais apostou nas rodovias com eixo fundamental do seu modal de transportes, não apenas transporte de passageiros, o que já seria uma coisa absurda, mas especialmente transporte de cargas. Hoje, a esmagadora maioria das cargas exportadas do Brasil se dá por rodovias, em caminhão, o que significa preços mais altos, risco nas estradas, destruição da malha rodoviária etc. É o preço de Governos incompetentes, como temos tido no Brasil ao longo desses anos, mas muito competentes para favorecer os interesses dos grandes **lobbies** empresariais, especialmente da indústria automotiva no nosso País.

O tema que debatemos hoje se insere dentro desse quadro de irresponsabilidades que vai desestruturando o serviço público, não se assegura direitos etc.

Expressando dessa forma a minha solidariedade, inclusive ao companheiro da Rede Ferroviária Federal, acho que o papel desta Comissão, Sr. Presidente e Sr. Relator, deve ser um pouco diverso desse de recolher demandas das corporações e prontamente acatá-las. Acho que temos a obrigação, numa atuação responsável, de procurar retirar o máximo possível dos nossos convidados no sentido de firmar um juízo sobre qual a melhor organização ou reestruturação para o sistema de segurança pública. É para isso que estamos aqui.

Posso concordar com um conjunto enorme de pleitos da corporação e até ser solidário a eles. Acho que a exposição deixou evidente que é preciso fazer várias coisas para resolver certos problemas, até por uma questão de justiça. No entanto, como não conheço especificamente o trabalho da Polícia Ferroviária, acho que deveríamos aprofundar mais a discussão sobre as necessidades da Polícia Ferroviária. Acho que é preciso discutir esse assunto com mais profundidade. Não me sinto, até agora, suficientemente subsidiado para firmar uma posição.

O argumento levantado aqui de que se precisa da Polícia Ferroviária Federal para combater o narcotráfico não se sustenta. Esse é um argumento — perdoe-me, meu amigo Carlos Santana — que não tem sustentação, porque a competência definida para combate ao narcotráfico, para repressão ao tráfico de drogas, é da

Polícia Federal. Essa é uma função absolutamente especializada, que envolve um acúmulo específico, enfim, um conjunto de atribuições que não podem ser exigidas de uma polícia que tem outra especialização.

Para que a Polícia Ferroviária tenha uma existência autônoma, como está previsto na Constituição, onde se lista o sistema de segurança pública, é preciso saber qual é sua atribuição específica, que justifique a sua existência. Se é combater o narcotráfico, ela vai acabar, porque essa é função da Polícia Federal. Então, vamos reforçar a Polícia Federal e garantir que ela faça o trabalho na ferrovias, na fronteira etc. Esse é um argumento contra a existência da Polícia Ferroviária.

Quero saber por que razão é necessária a existência específica de uma polícia especializada chamada Polícia Ferroviária. Por que, por exemplo, não temos uma polícia aeroviária ou uma polícia fluvial? Ou não vem droga por avião, pelos rios etc? Percebem?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Deputado, só para cooperar com V.Exa. Polícia Aeroviária existe, porque a Polícia Federal é polícia marítima, aérea e de fronteiras.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - A Polícia Federal faz o serviço de polícia aeroviária, mas não há uma polícia específica chamada polícia aeroviária.

Sempre imaginei que a função específica da Polícia Ferroviária Federal fosse a manutenção da infra-estrutura instalada, por uma razão de segurança nacional. No Rio Grande do Sul houve, alguns anos atrás, a tentativa de um atentado à Rede Ferroviária Federal. Se esse atentado tivesse sido efetivado, poderia ter causado um problema gravíssimo de segurança pública no Estado do Rio Grande do Sul. Naquela oportunidade, a Polícia Ferroviária Federal conseguiu autuar os responsáveis, houve um inquérito, enfim, e acabamos resolvendo um problema grave que foi encaminhado pela Polícia Ferroviária Federal.

Esse talvez seja um caminho interessante para sustentação da existência da própria Polícia Ferroviária Federal. Quando tratamos de uma malha ferroviária, quando tratamos de um modal com essa importância, há algumas questões concernentes à segurança nacional e há também a necessidade de um saber específico que só alguém que é de ferrovia, que entende de ferrovia, talvez possa prestar. Então, se se escala um policial militar que está acostumado com o serviço de policiamento ostensivo para cuidar de ferrovia, ele terá que ser preparado para

entender de ferrovia. Não sei se esse é o caminho ou não. Mas a sua exposição poderia ajudar nosso trabalho se trouxesse elementos mais concretos. Por que razão é preciso uma polícia especializada chamada Polícia Ferroviária? Por que essas funções não poderiam ser exercidas, por exemplo, pela Polícia Federal? Certamente V.Sa. tem argumentos e eu gostaria de ouvi-los para firmar uma posição mais clara sobre a própria necessidade da existência da Polícia Ferroviária.

Não entendi um dado. V.Sa. levantou um dado estatístico interessante. Em 1994, se não me falha a memória, a Polícia Ferroviária atendeu mais de um milhão de ocorrências. Quer dizer, na época vocês tinham mais de três mil policiais ferroviários. V.Sa. tem dados mais atualizados, por exemplo, do ano passado, qual o volume de ocorrências? O que esses 1.700 policiais federais fizeram? É importante fazer essa comparação.

O Relator também fez uma pergunta que ficou sem resposta: qual é a natureza dessas ocorrências, proporcionalmente? Que tipo de trabalho é realizado pelo tipo de ocorrência?

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE - Sr. Deputado Marcos Rolim, quando V.Exa. discute a necessidade de uma polícia especializada, como a nossa Polícia Ferroviária Federal, devo dizer que existe a PEC n.º 603, da Deputada Zulaiê Cobra, que determina apenas a Polícia Federal como polícia constitucional, e acrescenta, num inciso, que essa Polícia seria responsável pelo patrulhamento das rodovias e ferrovias federais.

Mas por que, como V.Exa. acabou de questionar, a necessidade disso? Sabemos muito bem que as atribuições constitucionais da Polícia Federal são imensas. O nosso quantitativo de policiais federais não atende às necessidades. Tanto é assim que em alguns Estados há um convênio entre a Polícia Civil, que é a polícia judiciária, e a Polícia Federal.

Então, o trabalho da Polícia Civil e da Polícia Federal fica mais para essa parte judiciária. O trabalho das Polícias Militares, da Polícia Rodoviária Federal e da Polícia Ferroviária Federal, costumamos dizer, no nosso meio de policial, é administrativo. Elas preparam esse trabalho que é levado para essas autoridades fazer o que é permitido.

Então, fica difícil nesse momento, com todo esse trabalho que temos, que é imenso, impor mais atribuições para a Polícia Federal.

Existem, sim, problemas na fronteira. Não sei se são os mesmos fatos que conheço do Rio Grande do Sul, o problema dos arroteiros. Em 1994, no seu Estado, tínhamos o Regatas, que era o chefe. Fazia até patrulhamento ferroviário, via aérea. Preparou o grupo para uma operação especial, foi à Força Aérea. Preparou os homens e faziam coisas que o resto do pessoal... E não tínhamos conhecimento disso.

Após assumir a Direção do Departamento de Polícia Ferroviária Federal, fui a Porto Alegre, Rio Grande do Sul, e fiquei surpreso! Era para melhorar? Era. Mas isso tudo acabou com a concessão da exploração do serviço da Rede Ferroviária Federal.

Fala-se de segurança pública. Há necessidade? Quer dizer, se a Constituição é a Carta Magna, é imperativa e diz que tem que ter uma Polícia Rodoviária Federal e uma Polícia Ferroviária Federal, temos que ter. Há necessidade. A importância disso é muito grande. De repente é a nossa defesa. V.Exa. pode até imaginar que há alguma coisa com o corporativismo, mas, para mim, a necessidade disso é imperiosa, porque não podemos misturar atribuições. A atribuição da Polícia Federal já é imensa. O quantitativo, hoje, de homens para cumprir essas missões é irrisório. Quem tem de fazer o patrulhamento ostensivo das ferrovias é a Polícia Ferroviária Federal. Agora, todos os órgãos de segurança pública trabalham em harmonia.

Vejam o que aconteceu em Mato Grosso do Sul! Havia operações combinadas em que os agentes da Polícia Federal e os agentes da Polícia Ferroviária Federal faziam o trabalho. Quem ganhava com isso? A sociedade.

A importância disso é imensa. Não podemos, como o Presidente acabou de expor, escalar um policial rodoviário federal, uma dupla, para ir de um trem do ramal de Japeri, fardado ou a paisano, para ver se ele chega a São Cristóvão! A mesma coisa: escala um policial ferroviário para fazer a sinalização de trânsito em estradas? Também ocorrerá a mesma coisa. Enfim, a nossa polícia é especializada.

Outro caso, o problema de furtos de fios e cabos. Qual é o policial ferroviário federal que não sabe distinguir quando o cabo é nosso, da ferrovia, quando é da TELERJ, quando é de outra coisa? Eles foram treinados para isso. Qual é então a necessidade? A necessidade é imperiosa. A Constituição Federal, alterada algumas vezes, nunca mexeu com os órgãos de segurança. Eles foram mantidos.

Realmente, a nossa função é específica, e acredito que ninguém fará melhor do que nós esse trabalho nas ferrovias federais.

O Presidente argumentou há pouco que, na época da Constituição, se falava que a Polícia Ferroviária... Perguntaram para mim — eu sou policial — quantas bitolas existem no Brasil. Vou falar daquilo que sei no âmbito de ferrovias. Ah, tem o bondinho de Santa Teresa, tem... Espera aí! Por que vocês não incluíram a Companhia Vale do Rio Doce? Por que vocês só ficam com a Rede Ferroviária e a CBTU?

O problema dos metrô. Na época, aconteceu um problema muito sério, não só no Rio de Janeiro, mas em São Paulo. Não, nós cuidamos de metrô também, os que estão vinculados ao Ministério do Transporte. Mas os metrô do Rio e de São Paulo são dos governos desses Estados.

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - Dr. Joel, só um segundo. O argumento do nobre Deputado Marcos Rolim é apropriado. V.Sa. está falando em bitolas. Até entendo que, para conhecer bitola, não precisa ser policial. O que S.Exa. pretende — e eu ia sugerir isso — é solicitar a V.Sa. que nos mande, por exemplo, porque não conhecemos, o perfil do policial ferroviário. Qual é a necessidade da Polícia Ferroviária? É isso que ele quer saber. Por exemplo, qual é a importância da Polícia Ferroviária em evitar montar barreiras?

S.Exa. falou em atribuições — e contrabando não é o caso —, mas o policial ferroviário, ao se deparar com um caso de contrabando, com um narcotraficante, vai ter que atuar; contudo, é evidente que vai passar essa ocorrência para a Polícia Federal.

Então, a observação do Deputado Marcos Rolim é muito oportuna nesse sentido. Por isso também solicito a V.Sa. que nos remeta o currículo do policial, informe-nos como é feita sua formação, qual é realmente a atividade-fim, a missão constitucional da Polícia Ferroviária. Patrulhar as ferrovias é muito amplo.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - O perfil das ocorrências...

O SR. DEPUTADO ALBERTO FRAGA - O perfil das ocorrências.

É isso que o Deputado Marcos Rolim quer trazer à discussão, muito oportunamente, para que, diante de todo esse — vamos dizer assim — emaranhado de missões e atribuições, possamos analisar, com razões substanciais, se é imperiosa a existência da Polícia Ferroviária, a fim de que possamos também lutar por isso.

A manifestação do Deputado Marcos Rolim é nesse sentido, e não no sentido de não ser necessária. É no sentido de que V.Sa. nos mande todo tipo de informação, como, por exemplo, as ocorrências atendidas. O número de ocorrências citado, de um milhão, é um dado importante. Faça um arrazoado e o envie para a nossa Comissão.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Sr. Joel Conceição Andrade, quero dizer algumas palavras a título de colaboração — aproveitando a minha experiência, tanto como policial militar como federal —, até para ajudar na formação do seu pensamento a respeito de Polícia Ferroviária.

A Polícia Ferroviária, como instituição, tem uma função própria de rede ferroviária. Por isso defendi o trabalho dentro do metrô. Por quê? Porque é malha ferroviária. Metrô é ferrovia. A ação do policial ferroviário não é como de um simples vigilante: tomar conta do patrimônio. Não. Onde vão desaguar os crimes que ali acontecem? Na Polícia Federal. E não é o agente de Polícia Federal que vai prender, é justamente o policial ferroviário.

No caso citado pelo Deputado Carlos Santana, quando se descobre quantidade de drogas nos trens, o primeiro a tomar conhecimento é o policial ferroviário, às vezes, num flagrante. Ele dá o flagrante. E quando o caso chega na Polícia Federal, ele é o condutor. Digo isso porque atuei e fiz flagrantes assim.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - Sr. Presidente, permite-me V.Exa. um aparte?

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Pois não.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - Compreendo bem essa idéia, mas minha dificuldade é em relação àquilo que chamo, numa atuação responsável, de partirmos de dados.

Isso acontece, e V. Exa. sabe, em qualquer política de segurança pública. Se um titular do Poder Executivo, no caso um Governador, vai definir a alocação de recursos em segurança pública, de onde ele parte para ter a definição? Do número de incidência de delitos.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Mas isso existe. Tenho certeza de que existe.

O SR. DEPUTADO MARCOS ROLIM - É claro que existe, mas eu quero saber. Não é possível tomarmos decisão sem ter esses números, esses dados, senão estaremos jogando no escuro.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Entendi, Deputado Marcos Rolim. Só estou formulando esse raciocínio porque V.Exa. falou um pouco da participação patrimonial. Então, estou dizendo que, como Polícia, eles têm atuação de Polícia, não atuam como vigilante, como guarda bancário, que só defende aquele local. O policial ferroviário não, ele atua em todo o País. Pode ser deslocado, como o policial federal, para onde haja malha ferroviária. Eu trabalhei no Acre, Mato Grosso e Rio de Janeiro. O policial ferroviário é removido mesmo, **ex officio**. Vai para outro Estado. Então, pelo que conheço, a Polícia Ferroviária tem atuação de Polícia realmente. O Dr. Joel citou o roubo de fios, que é muito comum.

Outro exemplo, quando se rouba a bolsa de uma senhora na estação, não é a Polícia Civil que vai lá, é a Polícia Ferroviária que tem que tomar conta. Então, ele está ali para dar segurança não só à instituição, ao patrimônio da Rede Ferroviária, da CBTU, da FLUMITRENS e até, depois, tenho certeza, se trabalharmos, do Metrô também. Isso vai crescer. Eu ia pedir para o Deputado Carlos Santana falar sobre isso. Uma das linhas do Metrô do Rio vai chegar até São Gonçalo, do outro lado da Baía de Guanabara. Quem vai trabalhar lá? É o policial ferroviário.

Existe uma coisa chamada poder de polícia, e o guarda não tem. Por exemplo, o guarda municipal não tem poder de polícia, ele não pode nem andar armado. O guarda de banco só pode usar arma dentro do banco. Quando larga o serviço, ele passa a arma para o outro e vai embora. O policial ferroviário, não, ele tem porte de arma mesmo. Ele é um policial, ele vai fazer academia. Então, ele precisa saber atuar como policial até para o combate ao tráfico de drogas. Isso é importante. O que o Deputado Carlos Santana frisou é muito importante. A Polícia Federal não tem condições de cobrir tudo.

Nobre Deputado Marcos Rolim, tem grande importância nas Polícias o chamado Serviço de Informação. Muita gente acredita que o Serviço de Informação é para alcagüetar os outros. Nada disso; muito pelo contrário, é justamente para ter um banco de dados a respeito dos narcotraficantes ou até daquele traficantezinho do morro que passa a cocaína, a maconha, através da linha férrea, de uma estação para outra. No Rio de Janeiro, os traficantes tomaram conta da estação de Vieira Fazenda, entre Bonsucesso e Benfica. Tomaram conta por quê? Porque os policiais ferroviários não têm competência? Não é isso não. Ocorre que ela está tão fragilizada, porque não existe armamento nem viaturas.

Houve um esfriamento por parte do Governo de montar realmente uma Polícia e até, como citei há pouco, a respeito da falta de trens para turismo, uma malha ferroviária para turismo. Isso é uma deficiência do nosso Governo. E isso está acontecendo, posso dizer — não fiz essa defesa na CPI do Narcotráfico, como Delegado de Polícia Federal, de permitir que os outros que não eram policiais fizessem a defesa da Polícia Federal —, porque o que temos visto, através do Orçamento, é uma precariedade.

Quando eu estive no Departamento de Polícia Federal, não houve concurso. Durante vários anos lutei aqui com o Dr. Romeu Tuma para agilizar um concurso público para delegado, agente de polícia, escrivão, datiloscopista, perito, porque não existia.

A Academia Nacional de Polícia Federal, aqui em Brasília, é realmente espetacular. Temos professores gabaritados, mas não há recursos. Então, precisamos dar prioridade a essa Polícia. E V.Exa. está agindo muito bem quando requer do nobre Dr. Joel a situação real da Polícia Ferroviária para que V.Exa. possa ter condições de formular sugestões ao nobre Relator. Isso é importante. Por quê? Porque precisamos conhecer tudo, amarrar tudo direitinho, inclusive dando condições para a Polícia Rodoviária Federal arrecadar recursos, recursos próprios, advindos de multas. Por essa razão, fiz essas alusões.

Precisamos trabalhar juntos para formar esse entendimento e ajudar o nobre Relator a elaborar um relatório, ao final desta Comissão, acatando a sugestão do nobre Deputado Carlos Santana, com uma ingerência forte não só junto ao Ministério de Justiça, mas ao Governo Federal.

Pergunto ao Dr. Joel se tem algo a dizer, porque estamos sendo chamados ao plenário, onde é prioritária a nossa presença.

Por favor, Dr. Joel Conceição Andrade.

O SR. JOEL CONCEIÇÃO ANDRADE. - Gostaria de fazer uma observação ao nobre Relator, Deputado Alberto Fraga, sobre uma dificuldade que temos, porque esses dados que foram apresentados por mim são de 1994, quando ainda estava em vigor o Decreto nº 2.089. Tenho vários relatórios e vou procurar, o mais brevemente possível, encaminhá-los à Relatoria da Comissão.

Quero agradecer a oportunidade e gostaria de registrar a presença também do Dr. Macaro Mendes da Matta, Presidente da Associação da Polícia Ferroviária Federal, do Rio de Janeiro; do Sr. Edgar Nantes, Diretor Administrativo do Sindicato

Nacional dos Policiais Ferroviários; e do Santos, um companheiro e guerreiro de Juiz de Fora, que representa o Sindicato da Central do Brasil.

Estou à disposição de V.Exas. Vamos ver se desta vez resolvemos o problema da Polícia Ferroviária Federal e, automaticamente, o da Segurança Pública como um todo.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Deputado Aldir Cabral) - Agradecendo ao Dr. Joel Conceição Andrade as palavras, sugiro ao nobre expositor que atenda o pedido do Deputado Marcos Rolim, para que possamos ter uma visão melhor da competência da Polícia Ferroviária e até promovermos uma competência que ainda não está inserida nesse contexto.

Agradeço também a indicação feita dos nobres companheiros da Polícia Ferroviária, que representam as instituições de servidores.

Convido os senhores membros da Comissão para a próxima reunião a realizar-se no dia 26, às 14h30min, terça-feira da próxima semana.

Não havendo mais quem queira fazer uso da palavra, vou encerrar a presente reunião, antes agradecendo a presença ao expositor, aos Srs. Parlamentares e demais convidados.

Está encerrada a reunião.