



ASSEMBLÉIA NACIONAL CONSTITUINTE

VI — COMISSÃO DA ORDEM ECONÓMICA

VI-b — SUBCOMISSÃO DA QUESTÃO URBANA E TRANSPORTE

ANTEPROJETO

Relatório

RELATÓRIO E ANTEPROJETO DO RELATOR

O território nacional, pela sua organização e instrumentação, será usado como forma de se alcançar um projeto social igualitário.

Dá a atenção de milhões de brasileiros, das mais diversas tendências políticas e condições sociais, dirigida aos trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte.

O povo espera que os Constituintes sejam os agentes da mudança social e econômica e da transformação das instituições e estruturas arcaicas e antidemocráticas.

Às cidades é deferido papel de destaque na organização do território nacional. Elas são os elementos dinamizadores e estruturadores dos sub-espacos regionais, a partir de suas estruturas produtivas, suas periferias rurais e das vias de comunicação que as enlaçam com outros espacos.

A chamada Questão Urbana seria mais bem definida como um desafio a criatividade humana para responder a um complexo de inquietações da sociedade, no tocante aos arranjos sociais que determinam a qualidade de vida na cidade, espaco do homem urbano.

A cidade é para o homem urbano seu habitat, preenchendo todas as funções de seguridade social, bem-estar e satisfação de necessidades, como o campo é significativo para o homem rural.

Entendemos que campo e cidade, facas da mesma moeda, devam complementar-se e completar-se.

Assume, pois, singular importancia a decisão de ouvir os diferentes segmentos da sociedade na elaboração da Constituição Federal, que nos propomos auxiliar do modo mais democrático possível.

A Subcomissão da Questão Urbana e Transporte, criada pelo art. 15, VI, b, da Resolução no 2, de 1937, da Assembléia Nacional Constituinte, com o objetivo de propor anteprojeto de novo texto constitucional, abrangendo os aspectos da questão urbana e transportes no País, vem-se desincumbindo de sua tarefa através da análise das propostas apresentadas pelos senhores Constituintes, audiencias públicas em que foram ouvidas pessoas e entidades ligadas ao assunto e sugestões dos cidadãos catalogadas pelo Serviço de Processamento de Dados do Senado Federal - PRODASEN.

Foram realizadas 8 reuniões de audiencia pública e 8 reuniões da Subcomissão para debate interno das propostas ou de problemas administrativos.

Quanto as audiencias, foram ouvidas as entidades e pessoas ligadas ao setor abaixo relacionadas.

Fábio Goldman
Presidente da Direção do Instituto dos
Arquitetos do Brasil

Orlando Cariello Filho
Vice-Presidente da Federação Nacional dos
Arquitetos

Miguel Alves Pereira
Representante da Associação Brasileira de
Ensino da Arquitetura

Roberto Requião
Prefeito de Curitiba e Representante da
Associação Brasileira de Prefeitos de Car-
pitais

Jorge Khoury
Prefeito de Juazeiro, e Presidente da As-
sociação dos Prefeitos da Bahia e Presi-
dente da Confederação Brasileira dos Mu-
nicípios

Silas da Oliveira
Presidente da Associação dos Municípios
da Grande São Paulo

Almirante João Aboim
da Superintendência Nacional da Marinha
Mercante

Maurício Monteiro Santana
da Federação Nacional dos Marítimos

Paulo Sérgio de Mello Cotta
da Associação dos Armadores Brasileiros
de Longo Curso

Davidson Meira
da Companhia de Navegação Lloyd Brasilei-
ro

Lauritis Von Lachmann
da Associação Nacional dos Armadores de
Roll-on, Roll-off e Transporte Intermodal

Deny Schwartz
Ministro do Desenvolvimento Urbano e
Meio-Ambiente

Tenente-Brigadeiro-do-Ar Waldir Pinto da
Fonseca
Diretor-Geral do Departamento de Aviação
Civil - DAC

Aloysio Ribeiro
Presidente da Confederação Nacional em
Transportes Marítimos, Fluviais e Aéreos

Wellington de Aquino Sarmento
Representante da Companhia Brasileira de
Transporte Urbano - CBTU

Camilo Cola
Presidente da Confederação Nacional dos
Transportes Terrestres

Geraldo Aguiar de Brito Viana
Vice-Presidente da Federação Norte-
Nordeste das Empresas de Transportes
Rodoviários de Carga

Antônio Alberto Canabrava
Diretor-Geral do Departamento Nacional de
Estradas de Rodagem - DNER

Orlando Coutinho
Presidente da Confederação Nacional dos
Trabalhadores em Transportes Terrestres

Orozimbo de Almeida Rego
Darcy Norte Rebelo
Representantes da Associação Nacional das
Empresas de Transportes Interestaduais e
Internacionais de Passageiros

Frederico Bussinger
Representante do Sindicato dos Engenhei-
ros de São Paulo

Rogério Belda

William Alberto Pereira
Representantes da Associação Nacional de
Transportes Públicos

Roberto Augusto Francisco
Presidente do Sindicato dos Transportado-
res Autônomos Rodoviários de Bens do ABC

Paulo Guaraciaba
Representante do Sindicato das Indústrias
de Transporte do Distrito Federal

Marcos Freine
Presidente da Caixa Económica Federal

Teobaldo Machado
Diretor de Saneamento e Desenvolvimento
da Caixa Econômica Federal

Flávio Peixoto
Diretor de Habitação da Caixa Econômica
Federal

Gervásio Cardoso de Oliveira Filho
Secretário do Conselho Nacional de Desen-
volvimento Urbano

Antônio Rebello
Diretor da Empresa de Transportes Urbanos
- EBTU

Telmo Borba Magadan
Presidente da Empresa de Transportes Ur-
banos - EBTU

Tibério César Gadelha
Presidente do Sindicato Nacional da In-
dústria de Construção de Estradas, Pon-
tes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pa-
vimentação

Hugo Rosa
Vice-Presidente da Câmara Brasileira da
Indústria de Construção

Paulo André Jorge Germanos
Diretor do Sindicato das Empresas de Com-
pra, Venda, Locação e Administração de
Imóveis de São Paulo

Lúcio Assunção
Moacyr Gomes de Almeida
Dagoberto Godoy
Membros do Conselho Diretor da Câmara
Brasileira da Indústria de Construção

Georges Georges
da Associação dos Inquilinos do Rio de
Janeiro

Mário Madureira
da Federação Riograndense de Associações
Comunitárias e Amigos de Bairro

Raimundo Sérgio Borges de Almeida Andréia
da Federação das Associações de Moradores
do Rio de Janeiro

Franklin Dias Coelho
do Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro

Nazareno Spósito Netto Stanislaw Affonso
da Associação dos Usuários dos Transportes Coletivos do Estado de São Paulo

Ipaninona Rodrigues da Silva
da Associação dos Inquilinos da Ceilândia

Milton Santos
da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência - SBPC

João Bosco
da Confederação Nacional das Associações de Moradores - CONAM

Flora El Jaick Maranhão
da ANSU - Articulação Nacional do Solo Urbano

Inocência Uchoa
da Associação dos Mutuários do Ceará

Elói Alfredo Pietá
do Centro do Trabalhador para Defesa da Terra 'Paulo Canarim'

Juscelino Silva Neto
do Movimento dos Sem-terra da Zona Leste de São Paulo

Luís Paulo Teixeira Ferreira
da Associação dos Trabalhadores da Zona Norte de São Paulo

Miguel Borges Leal
do Movimento Unificado de Favelas, Cortiços e Promorar

Nabil Georges Bondouki
do Sindicato dos Arquitetos do Estado de São Paulo

Agenor Dionísio da Silva
da Federação dos Mutuários de São Paulo

José Anselmo Oliveira Dias
da Federação das Associações de Moradores do Estado do PIAUÍ - FAMEPI

Recebemos 160 sugestões, apresentadas pelos senhores Constituintes, ligadas à problemática da Subcomissão:

Constituinte	No. de sugestões
Myriam Portela	8
José Ignácio Ferreira	6
Inocêncio de Oliveira	4
Nélson Carneiro	4
Nilson Gibson	4
Jamil Haddad	4
Nelton Friedrich	4
Simão Sessim	4
José Viana	3
Flávio Palmier da Veiga	3
Domingos Leoneli	3
Lúcio Alcântara	3
Stélio Dias	3
Álvaro António	3
Vasco Alves	3
Francisco Amândio	3
Irma Passoni	2
Siqueira Campos	2
Cid Sabóia	2
Jorge Arbage	2
José Santana Vasconcelos	2
Telmo Kirts	2
Agassiz Almeida	2
Geovani Borges	2
Eduardo Jorge	2
Darci Deitos	2
Octávio Elísio	2
Denisar Arneiro	2
António Salim Curiati	2
Sérgio Spada	2
César Callis Neto	2
Raul Ferraz	2
Fausto Rocha	2
João Paulo Pires Vasconcelos	2
Sandra Cavalcanti	2
Floríceno Paixão	2
Luís Roberto Ponte	2
Rita Camata e Gerson Camata	2
Waldeck Ornelas	1
Francisco Rollemberg	1
Lúcia Braga	1
Roberto Freire	1
Mário Maia	1
César Maia	1
João Cunha	1
Iran Saraiva	1
Mauro Borges	1
Luiz Marques	1

Nivaldo Machado	1
José Carlos Grego	1
Álvaro Vale	1
Afonso Arinos	1
Tadeu França	1
Oswaldo Macedo	1
José Camargo	1
Dionísio Dal-Prá	1
Maguito Vilela	1
Oswaldo Bender	1
Wilson Campos	1
Arnaldo Prieto	1
Doreto Campanari	1
Franciso Carneiro	1
Mussa Demes	1
Mendes Botelho	1
Paulo Macarini	1
Enoc Vieira	1
Chagas Rodrigues	1
Vilson Souza	1
Gandi Jamil	1
Assis Canuto	1
Geraldo Bulhões	1
Geraldo Campos	1
Teotônio Vilela Filho	1
Maurício Corrêa	1
Santinho Furtado	1
Borges da Silveira	1
Gidel Dantas	1
Exedito Júnior	1
Cardoso Alves	1
Liza Valadares	1
José Carlos Coutinho	1
Vivaldo Barbosa	1
Ivo Cersósimo	1
Antônio Britto	1
Valmor de Luca	1
Ruy Bacelar	1
Benedita da Silva	1
Mauro Sampaio	1
Francisco Coelho	1
Hélio Costa	1
Márcio Braga	1
Eunice Michiles	1
Plínio Martins	1
Vingílio Guimarães	1
Alarico Abib	1
Paulo Zarzur	1

Vale realçar que muitas dessas Sugestões foram desmembradas em várias propostas de normas, ligadas ou não à competência desta Subcomissão, de

forma que o número de Sugestões não retrata fielmente o volume de propostas que nos coube analisar.

Quanto às sugestões dos cidadãos, catalogados pelo PRODASEN, pudemos notar na esfera da Questão Urbana, uma nítida preocupação social com relação ao assunto HABITAÇÃO, e, em relação aos Transportes, uma referência bem acentuada quanto ao transporte urbano de passageiros.

Além dessas fontes de consulta e informação, recorreremos à análise comparada de Constituições de outros países, das Constituições brasileiras desde o Império, do Anteprojeto Afonso Arinos e de um elenco de propostas de representantes do Poder Público.

O acelerado fenômeno de urbanização do País, nas últimas décadas, resultando na complexa realidade urbana de hoje, obrigam-nos a repensar a questão dos limites municipais como condicionadora e limitadora da geração dos serviços públicos a níveis compatíveis com as prementes necessidades sociais. De fato, como já ocorre na grande São Paulo, grande Recife e outras áreas do País, não existe qualquer indicação visível de fronteiras intermunicipais, confundindo-se um conjunto de cidades com a cidade mesma.

Esses municípios conurbados, por disporem de interesses comuns, necessitam urgentemente de estrutura institucional e jurídica que lhes permita exercer a administração dos serviços públicos dentro de uma ótica de planejamento supramunicipal.

Carece de sentido, assim, a clássica autonomia municipal, quando uma imperiosidade maior da população em conjunto - a da Região Metropolitana - exige soluções integradas para as suas necessidades urbanas básicas. A idéia, assim, é colocar um poder intermediário entre o Estado e os respectivos Municípios - o poder metropolitano - capaz de multiplicar recursos escassos e alocar, integradamente, fatores até então autônomos, em benefício da população como um todo.

A sugestão do anteprojeto Afonso Arinos nos pareceu adequada para estruturar esta problemática, de forma que nos apropriamos dos dispositivos referentes ao assunto, em sua forma original, com pequenas alterações.

A preocupação com o aspecto globalizante das regiões urbanas não poderia obliterar uma visão mais particularizada da questão social como um todo, de forma que não poderíamos deixar de nos referir, como questão basilar em relação a esta questão, do direito intrínseco que todo cidadão tem, ou pelo menos deveria ter, em relação à moradia.

Nenhuma Constituição brasileira contemplou este direito, de sorte que nos sensibilizamos com a convergência para este tema das Sugestões dos Ilustres Constituintes para inscrever no anteprojeto a problemática da habitação, como aspecto fundamental da questão urbana.

Vale ressaltar, aliás, que dentro da competência regimental desta Subcomissão, a grande maioria das referências feitas pelo povo em geral, através das chamadas "sugestões do cidadão" (tabuladas pelo PRODASEN) se volta para a preocupação para com a moradia própria.

Não foge, assim, ao espírito do assunto, o dispositivo que busca proteger o direito da família com relação à moradia própria, colocando-o à margem das vicissitudes que possam comprometer a segurança familiar. Propomos, no artigo 2o., do anteprojeto, que as moradias adquiridas sob certas condições não possam ser destinadas a outro mister - que não a moradia da família -, não possam ser executadas por dívidas e sejam inalienáveis.

Entre os graves problemas enfrentados por este País, não podemos deixar de salientar o déficit habitacional e o acesso à terra.

O Governo tem se esforçado para solucioná-los. Exemplo disso é a Lei No. 6.969, de 20 de dezembro de 1981, que "dispõe sobre a aquisição, por usucapioo especial, de imóveis rurais, altera a redação do § 2o. do art. 589 do Código Civil e dá outras providências".

Os recursos governamentais tem sido pulverizados no atendimento dos problemas mais graves.

Objetivando ajudar na solução desses problemas, propomos o domínio de imóvel urbano após 12 anos ininterruptos de posse, sem oposição, ou após 5 anos quando a posse se der com justo título ou boa fé, tendo seu título gravado com a inalienabilidade pelo prazo de 20 anos.

Outra intensão nossa é extinguir a enfi-teuse, porque entendemos ser um instituto já ul-trapassado, sem nenhum sentido prático.

A nossa proposta garante os contratos de aforamento sobre terrenos de domínio público.

Ainda ligado à problemática, o atendimen-to das necessidades habitacionais e de seus com-plementos urbanísticos, especialmente o saneamento básico, não é possível dentro as camadas mais por-bres da população, carentes de recursos próprios para atender a este direito. Por isso, entendemos que deva ser assegurada, nos orçamentos anuais e plurianuais da União, Estados, Regiões Metropoli-tanas e Municípios, dotação orçamentária vinculada à realização dos serviços metropolitanos.

Para que a população de média e baixa renda das pequenas e médias cidades possam adqui-rir casa própria, é conveniente que a União mante-nha um sistema financeiro de habitação, com recur-sos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS e das cadernetas de poupança.

A carência habitacional no País tem leva-do à especulação imobiliária e aumentos abusivos dos aluguéis o que, não raro, incentiva o povo da periferia das grandes cidades a ocupar, muitas ve-zes coletivamente, áreas de terras ou casas desabitadas.

O que caracteriza a nova propriedade é o fato de que o contexto em que se acha inserida é muito mais amplo do que o interesse privado do seus titular.

Ao fazer parte de um plano urbanístico, o interesse público do conjunto deve prevalecer so-bre o interesse privado e é nesse contexto que se determina o uso a ser dado ao solo urbano.

A preservação da memória urbana precisa ser assegurada na Constituição. Ela é formada pelo ambiente urbano, que é a principal fonte de forma-ção dos bens culturais em suas duas vertentes: pa-trimonial e ação cultural.

A proteção deve atingir não só os elemen-tos culturais do passado, mas também os novos bens e atividades culturais, incompatíveis com o tombamento.

A origem desses bens culturais em formação encontra-se especialmente no espaço urbano, onde, pelo conviver, são criados os traços arquitetônicos e urbanísticos, os símbolos, as manifestações, as festas e as atividades de fazer, de natureza cultural.

O bem cultural é, pois, em grande parte, fruto do conviver, pela reiteração dos fatos e dos costumes.

Dai a nossa preocupação com referência a Brasília.

A interiorização da Capital do Brasil foi tratada com mais interesse pela Inconfidência Mineira, em 1789, mas a idéia se consolidou em 18 de abril de 1956, quando o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira encaminhou ao Congresso Nacional Proposta neste sentido, que se converteu na Lei no. 2.874, de 19 de setembro de 1956.

Em concurso realizado pela Novacap, com a participação de 26 concorrentes, foi escolhido o Plano Piloto, de Lúcio Costa, que despertou enorme interesse em todo o mundo.

As soluções apresentadas por esse Plano Urbanístico são humanas e inteligentes, voltadas para uma Capital e imprimindo à nova Metrópole a grandeza correspondente à sua alta função.

É como afirmou o júri que o consagrou: "uma concepção coerente, nacional, de essência urbana - uma obra de arte".

O plano urbanístico de Lúcio Costa apresenta dois elementos básicos que se cruzam: o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental. E é completado pelo plano arquitetônico de Oscar Niemeyer, que se ajusta em forma e espírito ao primeiro, resultando uma cidade em que espaços e volumes se valorizam mutuamente, havendo um perfeito equilíbrio de impercível beleza.

A arquitetura de Brasília é moderna, de linhas simples, mas de extraordinária beleza plástica e, por isso, despertou enorme interesse de todo o mundo.

Desse modo, somos pela preservação do Plano Piloto de Lúcio Costa, complementado pela genialidade de Oscar Niemeyer, porque consideramos Brasília um patrimônio da humanidade.

O setor transportes, diante do texto constitucional, antevê a necessidade de modernização e reaparelhamento do setor público, para o que coloca três orientações que devem pautar a ação do Governo. A primeira refere-se à maior eficiência da estrutura organizativa e do funcionamento operacional das instituições e órgãos governamentais existentes, bem como de todo o sistema de atividades sócio-econômicas à disposição do poder público.

A segunda orientação diz respeito a um esforço de descentralização, em que as comunidades locais e as unidades da federação devem assumir uma parcela bem maior de responsabilidade no tocante às decisões e à gestão da coisa pública.

A terceira enfatiza o caráter participativo a ser infundido em todo o processo de planejamento, possibilitando que todos os segmentos sociais e todas as instituições representativas que atuam no País contribuam para a elaboração de planos, para o seu acompanhamento, controle e avaliação.

Essas orientações refletem o consenso da sociedade brasileira acerca da necessidade de realmente reorganizar o regime federativo, o que será possível através do fortalecimento institucional, político e financeiro dos Estados e Municípios. Este objetivo maior, entretanto, no caso do setor dos Transportes, deve ser considerado como exequível a partir da definição de diretrizes específicas para a implantação de um sistema nacional de transportes. Para tanto, mister se torna esta reformulação, no campo político-institucional, administrativo e financeiro, visando produzir os efeitos perseguidos pela sociedade.

Assim, procurou-se dar, ao presente anteprojeto de texto constitucional, as colocações amplamente debatidas pelos diversos segmentos da sociedade, envolvendo o transporte público de passageiros e de cargas, nas três esferas de governo. Procurou-se desta feita realizar um profundo exame do quadro institucional, a partir do estudo dos seus conceitos básicos, com vistas a uma revisão dos princípios que vêm conduzindo a intervenção estatal no domínio econômico e o processo centralizador das decisões políticas.

Considerou-se para tanto que o Estado deve atuar diretamente nos transportes para:

- assegurar a existência da via pública e dos terminais modais e intermodais;

- democratizar o seu uso, garantindo a circulação, a sua proteção e a das propriedades lindeiras;

- regulamentar os serviços de transportes de passageiros e cargas, prestados por terceiros, visando proteger o usuário e prover a prestação de serviços em níveis adequados;

- garantir a defesa da integridade territorial, quando tratar-se de segurança nacional.

Em suma, é necessário que o Estado atue para garantir, através dos sistemas viários de circulação e de transporte, o direito constitucional de ir e vir.

O transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população atingir seus objetivos econômicos e sociais. É da maior importância que se considere a forma de remuneração do sistema de transporte, de maneira tal que leve em conta tanto a possibilidade de subsidiar as camadas de menor poder aquisitivo, quanto o eficaz controle da forma de prestação de serviços.

Do conjunto de sugestões e subsídios aqui trazidos pelos Constituintes, pessoas e entidades públicas e privadas, elaboramos o presente anteprojeto, que temos a honra de submeter aos ilustres membros desta Subcomissão, certos de que a opinião aqui consolidada, inclusive pela complexidade, exaustividade e carência de tempo para sua análise mais profunda, merecerão as devidas e oportunas correções por parte dos ilustres colegas Constituintes desta Subcomissão, no sentido de fazê-lo retratar as expectativas da sociedade brasileira.

Sala da Subcomissão, em 11 de maio de
1987

Constituinte JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA
RELATOR

ANTEPROJETO DE TEXTO CONSTITUCIONAL NA PARTE
RELATIVA À QUESTÃO URBANA E TRANSPORTES

Art. 1o. É garantido a todos o direito, para si e para a sua família, de moradia digna e adequada, que lhes preserve a segurança e a intimidade pessoal e familiar.

Art. 2o. A função social da propriedade tem predominância sobre os interesses individuais.

Art. 3o. Toda moradia adquirida através do usucapião ou de financiamento ou doação do poder público será considerada como bem de família, com a cláusula de ficar isenta de execução por dívidas, salvo as que provierem dos impostos ou do financiamento relativos ao mesmo prédio.

§ 1o. A moradia, nas condições do caput deste artigo, não poderá ter outro destino ou ser alienada.

§ 2o. A isenção de execução por dívida, a destinação e a inalienabilidade, durarão enquanto viverem os cônjuges e até que os respectivos filhos atinjam a maioridade.

Art. 4o. A desapropriação de terrenos urbanos será paga em dinheiro, ao preço de mercado, deduzida a valorização decorrente dos investimentos públicos.

Art. 5o. Aquele que não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano possuir como seu, por 12 anos ininterruptos, de boa fé, sem oposição, terreno urbano, adquirir-lhe-á o domínio, podendo requerer ao juiz que assim o declare por sentença, a qual lhe servirá de título para a transcrição no registro de imóveis.

Art. 6o. Adquire o domínio de terreno urbano aquele que, não sendo proprietário de imóvel rural ou urbano, o possuir como seu, por cinco anos entre presentes ou oito anos entre ausentes, contínua e incontestavelmente, com justo título ou boa fé.

Parágrafo Único - Reputam-se presentes os moradores do mesmo município e ausentes os que habitam município diverso.

Art. 7o. O proprietário de terreno urbano, adquirido através do instituto do usucapião,

terá seu título de domínio gravado com ônus de inalienabilidade pelo prazo de vinte anos, contados a partir da transcrição em Cartório do Registro de Imóveis, sendo nulos os documentos de transferência do domínio antes desse prazo.

Art. 8o. Bens públicos não serão adquiridos por usucapião.

Art. 9o. Fica extinto o instituto da enfiteuse, bem como os direitos e obrigações dela decorrentes, em terrenos urbanos de pessoas físicas e jurídicas de direito privado.

Art. 10 Os orçamentos anuais e plurianuais da União, dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios consignarão dotações especiais para compra e implantação de infra-estrutura de terrenos urbanos, destinados à população de baixa renda, nas cidades brasileiras de pequeno porte.

Art. 11 A União manterá um sistema financeiro de habitação destinado à aquisição de terrenos e à construção de moradias para a população de média e baixa renda, exclusivamente nas cidades brasileiras de pequeno e médio porte.

Parágrafo Único - São exclusividade deste sistema a captação e a aplicação dos depósitos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de cadernetas de poupança.

Art. 12 Lei Complementar poderá estabelecer regiões metropolitanas, por agrupamento de Municípios integrantes da mesma região do Estado, para a organização e a administração dos serviços públicos intermunicipais de peculiar interesse metropolitano, sempre que o atendimento destes serviços ultrapassar o território municipal e impuser o emprego de recursos comuns.

Art. 13 São considerados de interesse metropolitano, entre outros, os seguintes serviços:

I - saneamento básico;

II - ocupação e uso do solo metropolitano;

III - transportes, sistema viário e eletrificação;

IV - aproveitamento dos recursos hídricos;

V - proteção do meio ambiente e controle da poluição;

VI - educação, cultura e saúde pública;

VII - lazer, esporte e turismo;

VIII - segurança pública;

IX - outros serviços considerados de interesse metropolitano por lei estadual.

Art. 14 A União, os Estados e os Municípios integrados na Região Metropolitana consignarão, obrigatoriamente, em seus respectivos orçamentos, recursos financeiros compatíveis com o planejamento, a execução e a continuidade dos serviços metropolitanos.

Art. 15 Lei Complementar disporá sobre a autonomia, a organização e a competência da Região Metropolitana como entidade pública e territorial de Governo Metropolitano, podendo atribuir-lhe:

I - delegação para promover a arrecadação de taxas, contribuição de melhoria, tarifas e preços, com fundamento na prestação dos serviços públicos de interesse metropolitano;

II - competência para expedir normas em matéria de interesse da Região.

Parágrafo Único - Cada Região Metropolitana expedirá seu próprio Estatuto, que será aprovado pela Assembléia Legislativa do Estado, respeitadas a Constituição e a legislação aplicável.

Art. 16 A União, os Estados, os Municípios e as Regiões Metropolitanas estabelecerão mecanismos de cooperação de recursos e de atividades, para assegurar a realização dos serviços metropolitanos.

Art. 17 Pertence à Região Metropolitana o produto da arrecadação do imposto de transmissão inter-vivos referente aos imóveis nela localizados.

Art. 18 Será preservada a memória urbana conforme disporá a lei.

Art. 19 O Plano Piloto de Brasília será preservado de acordo com a sua concepção original

Art. 20 Compete à União:

I - estabelecer princípios e diretrizes para o Sistema Nacional de Transportes e Viação;

II - executar os serviços de polícia marítima, aérea, de fronteira e nas rodovias e ferrovias federais, através da Polícia Federal,

III - dar prioridade ao transporte coletivo em relação ao transporte individual;

IV - explorar diretamente ou mediante concessão, permissão, licença ou contrato:

a) as vias de transporte entre portos marítimos e fronteiras nacionais ou que transponham os limites de Estado ou Território;

b) a navegação aérea, aeroespacial e a utilização da infra-estrutura aeroportuária;

V - instituir imposto sobre transporte de qualquer natureza;

VI - manter o Correio Aéreo Nacional;

VII - legislar sobre:

a) concessão ou autorização para derivação em cursos d'água, mediante projetos prévios de múltiplo aproveitamento integrado que preserve o equilíbrio ambiental;

b) regime dos portos e da navegação de cabotagem, fluvial e lacustre;

c) tráfego e trânsito nas vias terrestres;

d) direito marítimo e aeronáutico.

e) direito urbanístico, diretrizes e bases de ocupação e uso do solo e desenvolvimento urbano e regional.

Art. 21 Compete ao Congresso Nacional dar prévia autorização para:

I - implantação de obras federais de construção de estrada, aeroporto, porto, barragem, metro, ferrovia e pavimentação;

II - concessão de linhas comerciais de transporte aéreo, marítimo, fluvial e de transporte interestadual de passageiros em rodovias federais.

Art. 22 A navegação de cabotagem, interior e pesqueira é privativa dos navios nacionais, salvo caso de necessidade pública

Parágrafo Único - Os proprietários, armadores e comandantes de navios nacionais, assim como dois terços, pelo menos, dos seus tripulantes, serão brasileiros natos

Art. 23 Os serviços de transporte terrestre de pessoas e de bens e de carga aérea, dentro do território nacional, somente serão explorados pelo poder público, por brasileiros ou por empresas em que o capital com direito a voto seja majoritariamente nacional, segundo se dispuser em lei.

Art. 24 O Poder Público organizará e explorará diretamente ou mediante concessão, autorização, permissão ou contrato, os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros urbanos.

Sala da Subcomissão, em 11 de maio de 1987

Constituinte JOSÉ ULISSES DE OLIVEIRA

RELATOR