



DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO

NÚCLEO DE REDAÇÃO FINAL EM COMISSÕES

TEXTO COM REDAÇÃO FINAL

*Versão para registro histórico*

*Não passível de alteração*

COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO FINANCEIRA E CONTROLE		
EVENTO: Audiência Pública	Nº: 0283/13	DATA: 10/04/2013
INÍCIO: 11h28min	TÉRMINO: 13h00min	DURAÇÃO: 01h32min
TEMPO DE GRAVAÇÃO: 01h32min	PÁGINAS: 28	QUARTOS: 19

DEPOENTE/CONVIDADO - QUALIFICAÇÃO
ANTÔNIO FRANCISCO LEÃO DE DECCO - Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal. MARCOS ANTÔNIO DA SILVA COSTA - Procurador da República em Pernambuco. JOSÉ MARQUES DE LIMA - Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Pernambuco — CBTU, em Recife, Estado de Pernambuco.

SUMÁRIO: Debate sobre a Portaria Interministerial nº 3.252/2012, que trata da transferência dos policiais ferroviários para o Departamento de Polícia Ferroviária Federal.

OBSERVAÇÕES
Houve intervenções fora do microfone. Inaudíveis.



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Edinho Bez) - Sob a proteção de Deus e em nome do povo brasileiro declaro abertos os trabalhos desta reunião de audiência pública destinada a debater a Portaria Interministerial nº 3.252, de 2012, que trata da transferência dos policiais ferroviários para o Departamento de Polícia Ferroviária Federal, objeto do Requerimento nº 413, de 2013, do Deputado Ademir Camilo.

Convido para compor a Mesa o Sr. Antônio Francisco Leão de Decco, Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal; o Sr. Marcos Antônio da Silva Costa, Procurador da República em Pernambuco; e o Sr. José Marques, Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos — CBTU, em Recife, Estado de Pernambuco.

O Sr. Francisco Colombo, Diretor-Presidente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos — CBTU, justificou sua ausência e está representado nesta reunião pelo Sr. José Marques.

Recebemos também o comunicado da impossibilidade de comparecimento do Sr. Jorge Antônio Azevedo Vieira, Superintendente da CBTU de Minas Gerais

Informo, por fim, aos Srs. membros desta Comissão que a Dra. Márcia Pelegrini, Secretária-Executiva do Ministério da Justiça, por compromissos institucionais anteriormente assumidos, não pôde comparecer a esta audiência pública, entrando em contato com esta Presidência ontem, no final da tarde, mas coloca-se à disposição para vir até aqui. No entanto, o Ministério da Justiça manifestou muito interesse neste debate e indicou o Sr. Marcelo Veiga, coordenador do grupo de trabalho que está tratando da questão, para vir à Comissão prestar os esclarecimentos necessários tão logo chegue de viagem oficial do Chile, se não me falha a memória.

Essas informações foram repassadas e acordadas com esta Presidência e com o autor do requerimento.

Gostaria de agradecer, em nome de todos os membros, a presença dos senhores que prontamente receberam o convite e o aceitaram para comparecer e prestar os esclarecimentos necessários nesta reunião da Comissão.

Antes de iniciar as exposições, quero fazer os seguintes esclarecimentos, de acordo com o Regimento Interno desta Casa: o tempo reservado para cada



convidado é de 20 minutos, prorrogáveis, se necessário for, não podendo ser aparteado durante a exposição.

Cada Deputado inscrito para interpelações poderá fazê-lo por 3 minutos. O convidado terá igual tempo para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Passo, então, a palavra ao Sr. Antônio Francisco Leão de Decco, Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal.

Antes, porém, convido o Deputado Alexandre Santos, nosso 1º Vice-Presidente, para presidir os trabalhos, uma vez que sou membro da Comissão Especial que analisa a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que realiza reunião neste momento. Portanto, gostaria de contar com a compreensão e a aquiescência de todos. Estaremos muito bem representados pelo grande Deputado Alexandre Santos, 1º Vice-Presidente.

Assim que terminar aquela reunião, que está prevista durar de 30 a 40 minutos, retornarei a esta Comissão.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Alexandre Santos) - Sras. e Srs. Deputados, Sr. palestrantes, passamos a palavra ao primeiro expositor, Sr. Antônio Francisco Leão de Decco, Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal, por 20 minutos.

**O SR. ANTÔNIO FRANCISCO LEÃO DE DECCO** - Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Fiscalização, demais membros, quero cumprimentar o Deputado Alexandre Santos, que é do meu Estado, Rio de Janeiro. Em 2006 — não sei se está lembrado —, quando estava cuidando da saúde de seu filho, no Copa D'Or, arrumou um tempo para nos atender e deu total atenção ao nosso pleito. Hoje estamos aqui para debater a respeito.

Permitam-me, Excelências, falar um pouco da nossa caminhada, de como chegamos até a presente data.

O nosso pleito não é muito novo, ele tem quase a minha idade, é do ano de 1852. Refiro-me ao Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852. Dom Pedro, numa visão histórica e futurista, cria a Polícia dos Caminhos de Ferro, a primeira polícia especializada do Brasil. E no mesmo Império criou-se o Ministério da Justiça.



A Polícia dos Caminhos de Ferro vem de um decreto régio que nunca foi revogado, e o seu art. 14 trata das atribuições da Polícia dos Caminhos de Ferro.

Através do tempo, nós sempre vivemos nas ferrovias autárquicas. Quando ainda não havia o capítulo Da Segurança Pública— ele só veio na Constituição de 1988 —, vínhamos das Constituições derivadas: polícia de estrada de ferro, polícia ferroviária, todas elas até 1957, quando o Governo reuniu todas as ferrovias de autarquias e criou a Rede Ferroviária Federal, cometendo um erro clássico em relação aos nossos direitos. Passamos a pertencer a uma sociedade de economia mista, quando éramos de autarquia.

Em 1987, com o anteprojeto da Constituinte, o Senador falecido, o saudoso Nelson Carneiro, comprou a nossa briga, junto com a Polícia Rodoviária Federal, que, naquela ocasião, eram patrulheiros rodoviários e celetistas, porque não existia o Regime Jurídico Único até 1988. Existia o regime especial, mas não existia o Regime Jurídico Único.

Acaba de chegar ao plenário o autor da emenda, Deputado João Paulo Cunha. Obrigado, Deputado, por ter vindo.

Em 1988, fomos recepcionados pela Constituição, sendo organizados no art. 144, § 3º: polícia ferroviária federal, órgão permanente, estruturado em carreira.

Ao sermos recepcionados, ficamos num quadro à parte no Ministério da Justiça, no Ministério dos Transportes, no grande Infra, para ir para o Ministério da Justiça, o que não ocorreu até a presente data.

Nós somos a única polícia que não teve concurso a partir de 1986. O mais novo integrante da polícia tem 45 anos.

Ocorreu que o Governo Collor, em 1989, fez a opção pelo modal rodoviário e não pelo modal ferroviário. E no modal rodoviário, como eram os nossos colegas do mesmo Ministério dos Transportes, mas estavam numa autarquia, que era a Polícia Rodoviária Federal, os patrulheiros rodoviários federais foram fazer parte integrante do Ministério da Justiça, através do art. 243 da Lei nº 8.112. Por quê? Porque estavam numa instituição de autarquia. E por isso nós, que estávamos numa sociedade de economia mista, ficamos.

Mediante esse fato e pela decisão governamental naquela ocasião de fazer o modal rodoviário, nós ficamos nesse quadro em extinção no Ministério dos



Transportes para sermos transferidos para o Ministério da Justiça, o que até a presente data ainda estamos.

Com o Presidente Lula na Presidência da República, ele entendeu o nosso clamor e lutou, durante todo o seu Governo, para nos incluir no Ministério da Justiça. Em 2011, o Deputado João Paulo Cunha, junto com o próprio Presidente, fez uma emenda à Medida Provisória nº 327, em que acrescenta que os profissionais de segurança pública ferroviária farão parte do Departamento de Polícia Ferroviária Federal, no Ministério da Justiça — aqueles que estavam no exercício de sua função em 11 de dezembro de 1990. Por que 11 de dezembro de 1990? Porque nessa data ficaríamos sob o guarda-chuva da Lei nº 8.112, que estava sendo promulgada naquela data.

Em 5 de agosto de 2011, a Presidenta Dilma sancionou a lei, assinada por mais quatro Ministros: Ministro do Planejamento, Ministro da Justiça, Ministro da Advocacia-Geral da União. Assinaram essa lei que está em vigor até agora. Mas não conseguimos avançar.

Entendo que o Ministério da Justiça, quando diz não conhecer a nossa função — e não conhece mesmo, porque não existe, no Ministério da Justiça, nenhuma política de segurança pública nas ferrovias, apesar de passarmos por cinco fronteiras. Não existe nenhum estudo sobre isso.

E começamos a conversar com os clientes da ferrovia. A ANTF, que é a Associação Nacional de Transportadores Ferroviários, que desde o primeiro momento tem nos apoiado, diz da necessidade da implantação da Polícia Ferroviária Federal na malha ferroviária, porque há invasão de faixa de domínio. Hoje mesmo está sendo discutida aqui ao lado a questão do transporte ferroviário. Uma das reportagens principais da mídia hoje é sobre as passagens de níveis clandestinas existentes. É muito fácil acusarmos as concessões, quando, nesse caso, está faltando poder institucional, que é a estruturação a Polícia Ferroviária Federal para dar o andamento correto à política de trânsito das ferrovias federais.

Não pretendo me alongar. Mas, quando estamos falando em causa própria, fica muito difícil, porque a emoção supera a razão.

O Dr. Marcos, Procurador da República de Recife, que se prontificou a vir até aqui, deu para a Polícia Ferroviária Federal uma aula sobre nossos direitos. E eu



não quero prosseguir mais porque a emoção é muito forte. Estamos na defesa desse direito nosso há algumas décadas. Então, queria ser rápido e peço ao Presidente que, durante o meu prazo, seja exibido um vídeo de um colega que está aqui presente na cadeira de rodas, o Wilson, que, por defender o patrimônio e a segurança dos usuários da ferrovia em Recife, foi alvejado e ficou na cadeira de rodas, em defesa do patrimônio da União.

Gostaria que fosse exibido o vídeo com o depoimento dele. Logo a seguir, encerro minha palavra.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Alexandre Santos) - Pois não.

Vamos exibir o vídeo.

*(Exibição de vídeo.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Alexandre Santos) - Agradeço as palavras do Sr. Antônio Francisco, do Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal, e o parabenizo pela luta que vem travando na busca de seus direitos.

Antes de passar a palavra ao segundo expositor, Dr. Marcos Antônio da Silva Costa, que nos parabeniza com sua presença, quero convidar o Deputado Paulo Feijó, ferroviário, para assumir a Presidência, porque estou sendo convocado para uma votação na Comissão de Minas e Energia.

Portanto, agradeço ao Sr. Jorge Marques, Superintendente da CBTU de Pernambuco.

Passo agora a Presidência ao Deputado Paulo Feijó, que honra esta Casa.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Dando continuidade, vamos passar a palavra, pelo tempo determinado, ao Sr. Procurador da República em Pernambuco, Dr. Marcos Antônio da Silva Costa.

V.Sa. disporá de até 20 minutos.

**O SR. MARCOS ANTÔNIO DA SILVA COSTA** - Bom dia, Exmo. Sr. Deputado Federal Paulo Feijó, Presidente da Comissão, Exmos. Srs. Deputados Federais integrantes da Comissão, caro Antônio Decco, Sr. José Marques, policiais ferroviários federais, senhoras e senhores.

A história da Polícia Ferroviária Federal hoje é uma história de injustiça e de omissão. Talvez seja a maior história de injustiça constitucional deste País. É o



único órgão previsto constitucionalmente que não foi implantado. A Polícia Ferroviária Federal não vai ser criada, porque ela já foi criada em 1988.

Eu vou tentar explicar de forma rápida a atuação do Ministério Público Federal nessa temática. Há uma ação civil pública proposta originalmente pelo Ministério Público do Trabalho, pelo Procurador do Trabalho Dr. Aluísio Aldo da Silva Júnior, com um trabalho louvável, que primeiro conduziu essa temática perante o Judiciário.

Como a ação civil pública foi proposta na Justiça do Trabalho contra a União, houve um conflito de competência que acabou sendo superado pelo Superior Tribunal de Justiça, que definiu que a Justiça que deveria cuidar dessa temática seria a Justiça Federal, que é a Justiça das causas da União. Foi então que esse caso foi distribuído ao Ministério Público Federal e caiu no Ministério Público Federal em Pernambuco para o meu ofício.

O que nós temos basicamente em termos de Direito? Por incrível que pareça, nós temos uma lei do Império que está em pleno vigor. Eu vou fazer uma rápida exposição histórica disso e vou cortar algumas coisas, porque são muitos dispositivos, mas vou ao centro da questão jurídica.

Tomando como norte a exposição histórica feita na inicial do MPT, iremos abrir uma nova trilha ainda não percorrida no que diz respeito à identificação clara das normas legais e regulamentares que disciplinaram, desde o século XIX até a promulgação da Constituição Federal de 1988, o policiamento ferroviário federal.

O primeiro dispositivo, que é o coração do direito da PFF, chama-se Lei da Garantia de Juros, sancionada pelo Decreto Legislativo nº 641, de 1852. Antes daquela data, como exaltado pelo MPT, no dia 30 de abril de 1854, com a presença do Imperador Dom Pedro II, inaugura-se a primeira ferrovia no Brasil, dando início ao transporte ferroviário e também ao policiamento ferroviário em nosso País.

Antes daquela data, em 26 de junho de 1852, o Imperador Dom Pedro II edita o Decreto nº 641, por meio do qual sancionou e mandou cumprir resolução da Assembleia Geral Legislativa aprovada como lei. Apesar de ter sido chamada de decreto, foi uma lei aprovada pelo Parlamento do Império.

Posteriormente, esse ato passou a ser expressamente qualificado em outros decretos emanados do próprio Imperador como decreto legislativo. Na sociedade geral, tal decreto legislativo — tendo em vista a instituição no § 6º do art. 1º da



garantia do Governo de juros de 5% sobre o capital empregado na construção de caminhos de ferro — passou a ser conhecido como Lei da Garantia de Juros.

Essa lei do Império, além de estabelecer o marco regulatório sob o pálio do qual será explorado pela iniciativa privada o serviço ferroviário federal, tratou igualmente de instituir, de forma especializada, um policiamento ferroviário, nos termos do seu § 14 do art. 1º. É bom dar uma lida no que diz o § 14 do art. 1º. Esse dispositivo é o fundamento do direito da Polícia Ferroviária Federal. E ele está em vigor até esta data. Nenhuma outra lei revogou este dispositivo.

*“Art. 1º.....*

*§ 14. Por meio dos necessários regulamentos e de inteligência com a Companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e polícia do caminho de ferro, bem como estatuirá quaisquer outras medidas relativas à construção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impor aos infratores penas de multas até 200 mil réis e de prisão até 3 meses e solicitando do corpo legislativo providência acerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam afetar — aí são os objetivos da Polícia Rodoviária, “a sorte da empresa”, quer dizer, de quem explora as ferrovias, “as garantias do público e os interesses do Estado”, que é o dono da ferrovia. Esse é o decreto, essa é a Lei de Garantia.*

Essa Lei de Garantia passou a ser objeto de regulamentações. Os decretos regulamentares que foram expedidos especificaram como era feito o policiamento, as dependências e assim por diante, isso no Império.

Veio a República. Proclamada a República, tanto a Lei da Garantia de Juros, quanto o regulamento dessa lei, baixado pelo Decreto nº 1.930, de 1857, continuaram vigentes, disciplinando, entre outros assuntos, o policiamento ferroviário.

Desse modo, 33 anos depois da Proclamação da República e 70 anos depois da edição da Lei da Garantia de Juros, o Congresso Nacional, em 10 de agosto de





1922, por meio do Decreto Legislativo nº 4.555, autorizou o Governo do Presidente Epitácio Pessoa a reformar o regulamento do Decreto nº 1.930, de 1857, a fim de incluir as disposições da Lei nº 4.201, que tratava de medidas para evitar incêndios ao longo das ferrovias, nos seguintes termos — é bom ler o diploma, e é rápida essa leitura:

*“O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil: Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:*

*(...)*

*Art. 97. Fica o Governo autorizado:*

*(...)*

*15. A reformar o regulamento aprovado pelo Decreto nº 1.930, de 26 de abril de 1857, sobre a segurança, polícia e conservação das estradas de ferro, incluindo as disposições da Lei nº 4.201, de 1º de dezembro de 1920, convenientemente adaptadas às exigências da indústria ferroviária.”*

O Congresso Nacional autorizou o Executivo a modificar só o regulamento. Desse modo, durante a República, aquela Lei de Garantia do Império foi ratificada. São páginas e mais páginas de regulamentos, porque ficou como lei só aquele art. 14, e tudo mais, até o 1988, eram regulamentos que especificavam como seriam feitos o exercício do policiamento ferroviário federal.

Há vários decretos, mas não vale a pena ler todos. O fato é que em 1988, quando foi promulgada a nova Constituição, o que nós encontramos? No momento da promulgação da Constituição e até os dias atuais, encontrava-se em vigor a Lei de Garantia de Juros, sancionada pelo Decreto Legislativo nº 641, do Império. Essa lei imperial, 70 anos depois, já na República, foi ratificada pelo Congresso Nacional em 1922, que autorizou o Poder Executivo a aprovar um novo regulamento para tal dispositivo.

Então, historicamente, a atividade de policiamento ostensivo ferroviário federal fundada nessa Lei da Garantia de Juros foi objeto de sucessivas regulamentações, a saber... Aí há uma série de regulamentações.



Com a Constituição, o que aconteceu? Dando continuidade a essa longa história do policiamento ostensivo ferroviário federal, a Comissão de 1988 constitucionalizou, no bojo do art. 144, em especial no *caput* do § 3º, a atividade de policiamento ostensivo ferroviário federal, anteriormente definida legalmente apenas pela Lei da Garantia de Juros.

Por conta disso, estabeleceu-se, a partir de 1988, o estatuto constitucional dessa atividade policial, cuja análise propiciará extração de importantes conclusões.

E aí, qual é a primeira conclusão? A primeira conclusão é que a atividade de patrulhamento ostensivo das ferrovias federais é, como qualquer atividade policial, parcela da função administrativa atribuída ao Poder Executivo, a ela correspondendo um serviço público o qual deverá ser exercido por um órgão público federal.

A segunda conclusão é de que essa função administrativa e esse serviço público foram definidos como sendo da esfera federal, a ser executado por um órgão permanente organizado e mantido pela União, não competindo tal atividade ao policiamento ostensivo dos Estados membros. Então, os Estados membros não podem fazer policiamento ostensivo de ferrovia federal.

Então, se a gente não tem uma Polícia Ferroviária Federal, o policiamento ostensivo de ferrovias federais está no limbo.

A quarta conclusão é a de que a Polícia Federal Ferroviária não carece de qualquer lei para existir ou ser criada, já que sua existência como órgão da União permanente decorre do texto constitucional. Haverá, por certo, necessidade de lei do Plano de Cargos e Salários, etc. No entanto, não será a lei que criará o que já foi criado constitucionalmente. Tanto isso é verdade que a lei não pode extinguir esse órgão constitucional e o serviço público a ele correspondente, que só pode ser alterado por meio de emenda constitucional.

A quinta conclusão é de que caberá a lei estabelecer, a exemplo do que ocorre historicamente nos regulamentos acima mencionados, a forma de execução do patrulhamento ostensivo das ferrovias federais, uma vez que o § 3º do artigo usa a seguinte expressão: *“Destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo”*. Esse *“na forma da lei”*, que lei? A lei do Império e os regulamentos anteriores a 1988, que disciplinaram como o policiamento deveria ser feito.



E aqui vem a questão da recepção da Constituição. Essa matéria é uma matéria histórica e de grande complexidade constitucional, tanto que isso hoje está *sub judice* também, não só perante a primeira instância da Justiça Federal em Pernambuco, como também no próprio Supremo Tribunal Federal.

Então, estabelecidas essas premissas, que decorrem do estatuto constitucional do policiamento ferroviário federal, é preciso analisar em relação às regras anteriores e à nova ordem constitucional. Como visto acima, no momento da promulgação, tal atividade era regida por um estatuto de base legal e regulamentar decorrente da conjugação da Lei da Garantia e dos vários regulamentos.

E aqui vem, digamos, o norte do que ocorreu em 1988. Pelos princípios da continuidade do ordenamento jurídico e da recepção, continuam vigentes as normas anteriores que não sejam materialmente incompatíveis com o novo texto constitucional, independentemente da forma empregada quando da edição do ato recepcionado.

Ficou meio complicado. Vou tentar explicar. Tais princípios são reconhecidos não só pela doutrina como também por uma pacífica jurisprudência do Supremo Tribunal Federal. Nos termos do princípio da continuidade do ordenamento jurídico e do princípio da recepção, considerando o regramento do § 3º do art. 144, aquele que fala “*na forma da lei*”, quer dizer, tem que ser uma lei que estabeleça como o policiamento ferroviário ostensivo será realizado, temos que a nova ordem constitucional passou a ser a matriz normativa dessa atividade policial, cuja disciplina, a partir da Constituição, deverá ser feita por lei.

Desse modo, foi recepcionado, de forma parcial, o art. 1º, § 14 da Lei da Garantia de Juros, do Império, segundo o qual o Governo deveria providenciar, por meio dos necessários regulamentos, sobre os meios de fiscalização, segurança e polícia do caminho de ferro, podendo impor aos infratores pena de multa e de prisão, cabendo solicitar ao Poder Legislativo, que possa afetar a sorte da empresa, as garantias do público e os interesses do Estado.

Há um ponto que precisa ser salientado aqui. Essa recepção, contudo, não foi total. Não foi abarcado por essa recepção o reconhecimento da expressão “*podendo impor aos infratores penas de multa e de prisão*”, desse art. 1º da lei imperial, como fonte primária de multa ou prisão por atos ilícitos, uma vez que sanções dessa



natureza devem decorrer de previsão legal específica, como ocorre, por exemplo, com o Código Nacional de Trânsito, que estabelece multas e sanções que são aplicadas pelo policiamento ostensivo rodoviário federal.

Por outro lado, as prisões em flagrante, quando realizadas pelos órgãos de policiamento ostensivo, decorrem do cometimento de crimes previstos da legislação penal e são executados segundo a forma definida na legislação processual penal.

Então, houve uma recepção parcial desse dispositivo. E aqui a tese que eu defendi nessa ação civil pública foi a de que você recebeu como lei, já era lei, a lei do Império, mas os dispositivos que deixavam claro o que era o policiamento ostensivo ferroviário foram também recebidos como lei, e isso dá ao Governo Federal uma certa tranquilidade de que não há necessidade de aprovar nada para poder fazer funcionar a Polícia Ferroviária Federal.

Você tem um mínimo normativo suficiente para por a Polícia Ferroviária Federal em funcionamento. Claro que o Congresso terá que se debruçar para atualizar isso e tudo mais e tal, mas não é preciso nenhuma interposição legislativa para resolver o problema da Polícia Ferroviária Federal.

Pois bem, isso foi o que ocorreu em 1988. Então, em 1988, havia uma Polícia Ferroviária Federal que exercia uma atividade de policiamento com base em lei. Essa lei e os regulamentos foram recepcionados pela Constituição como leis. Se existia um policiamento ostensivo ferroviário, existiam pessoas, servidores públicos que faziam o policiamento ferroviário federal. Quando muda a ordem, não importa se essas pessoas foram contratadas pela CLT ou qualquer coisa que tenha sido. O fato é que, a partir da promulgação da Constituição de 1988, toda atividade de policiamento, de Polícia é atividade realizada por servidores estatutários.

Então, aquelas pessoas que ali estavam — e aí há aquela questão de que há um período até 1990 e tudo mais — e que exerciam atividade de policiamento ferroviário federal devem ser reconhecidas como policiais ferroviários federais. Essa é a decorrência lógica disso.

Pois bem, já me aproximando do fim, aparentemente as coisas estavam muito tranquilas, tanto que eu utilizei a Lei nº 12.462, a partir de uma emenda do Deputado João Paulo Cunha, no bojo dessa minha ação para dizer o seguinte: Olha, houve o



reconhecimento. Então, nessa ação civil pública, podemos fazer um acordo com o Governo para tentar equacionar como você vai fazer a transição e assim por diante.

E houve o fato de que a minha manifestação, na primeira instância, seguiu para a Justiça Federal em dezembro, mas, no final de novembro, o Procurador-Geral da República entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, atacando o dispositivo de reconhecimento dessa lei. São dois os principais argumentos: observou que a emenda, por se tratar de cargos, de disciplina afeta ao domínio do Poder Executivo, deveria ter saído originalmente do próprio Poder Executivo, embora, pelas conversas que temos, sabemos que isso foi fruto de uma negociação também com o Executivo. Por conta de esse dispositivo ter sido introjetado no projeto no Parlamento, foi apontado um vício formal nesse dispositivo.

Mesmo que essa ADIN seja julgada procedente, o que eu tenho insistido formalmente na ação civil pública, em Pernambuco, é que isso não afeta em nada o fato que ocorreu em 1988. Ainda que essa ADIN seja julgada procedente em relação ao vício formal, isso não afetará.

Há outro argumento do Procurador-Geral da República exatamente sobre essa questão de aproveitamento, de que eram pessoas que estavam pela CLT e estariam sendo aproveitadas sem concurso público e assim por diante. Na manifestação da PGR, não há o exame da problemática histórica que aqui foi apresentada. Então, eu tenho conversado com os representantes e dito que é importante levar isso a conhecimento também. Eu já formalizei ao PGR, mas seria importante levar ao conhecimento dos Ministros do Supremo, para que, se essa ADIN entrar nesse ponto, seja examinada também essa dimensão histórica aqui apontada.

E o mais interessante: aconteceu que, na manifestação do Advogado-Geral da União, nessa ADIN perante o Supremo, depois da minha manifestação — e há uma expressa manifestação do AGU em uma nota de rodapé à ação proposta lá em Pernambuco —, a Advocacia-Geral da União, em nome do Poder Executivo, reconhece o entendimento que acabei de expor aqui.

Então, é uma complexidade o caso dos policiais ferroviários federais? É. Envolve esse arcabouço que remonta ao Império, uma série de legislações e tudo o mais, há a complexidade de uma mudança de ordenamento constitucional no meio,



mas, para o Ministério Público Federal, para o Procurador da República Marcos Antônio da Silva Costa, é cristalino o direito desse reconhecimento que decorre da Constituição.

E há uma grave omissão do Poder Executivo, não só deste Governo, mas de todos os governos desde 1988, que não resolveram essa situação. E o fato concreto é este, ninguém pode fazer policiamento ostensivo ferroviário federal que não seja a Polícia Ferroviária Federal. Então, nós temos uma malha imensa, temos perspectiva de investimento maior nessa área e, aí, há toda essa situação.

Basicamente é um tema um pouco cheio de termos jurídicos e tudo o mais, mas eu vou finalizar justamente com isto, realmente é uma grande injustiça e uma grande omissão que o País precisa consertar.

Obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Agradecemos ao Dr. Marcos Antônio da Silva Costa, Procurador da República em Pernambuco.

Ouviremos agora o terceiro e último debatedor, Sr. José Marques, Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Pernambuco.

**O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA** - Sr. Presidente, Deputado Paulo Feijó, Srs. Deputados e todos os convidados presentes, sobre a questão Polícia Ferroviária Federal eu não tenho muito mais o que acrescentar porque tudo já foi dito do ponto de vista histórico, pelo colega Decco, que conhece a Polícia Ferroviária, milita desde o início de seu trabalho, e, do ponto de vista jurídico, por intermédio do Procurador Dr. Marcos. Eu vou falar como operador ferroviário de uma empresa federal que opera uma das ferrovias no Brasil, a lá de Pernambuco.

A Superintendência do Metrô em Recife é uma empresa vinculada ao Ministério das Cidades. Já foi vinculada ao Ministério dos Transportes, depois ao MINFRA, e hoje é o Ministério das Cidades. Essa empresa convive com essa situação desde 1988, Procurador. Desde que nós chegamos à empresa, nós convivemos com essa situação dos policiais ferroviários, e aguardando a transferência. Isso foi o que sempre foi apresentado para nós, enquanto ferroviários. Eu estou na casa há 28 anos e escuto isso a vida inteira.

Hoje nós cuidamos do metrô, uma empresa que tem que cuidar de 300 mil usuários por dia, que possui uma malha ferroviária de 71 quilômetros, 36 estações.



E agora estamos debatendo a questão da Polícia Ferroviária e demandando quase todo o tempo da estrutura dessa empresa, do ponto de vista jurídico e operacional, para discutir essa situação.

O que nós enquanto operadores ferroviários em uma empresa ligada ao Ministério das Cidades precisamos é que haja a regulamentação já do que foi feito, da lei que foi aprovada, a Lei nº 12.462, para que essa situação seja resolvida de uma vez por todas. Porque nós enquanto operadores, Dr. Marques e Sr. Presidente, ficamos espremidos entre as duas situações, convivendo com essa situação, preocupados com a atividade dos camaradas que trabalham lá na segurança, necessitando dessa segurança.

Hoje eu estou enfrentando uma situação atípica. O Deputado Gonzaga Patriota conhece muito bem a nossa empresa, pois é pernambucano e ferroviário, começou a sua carreira, se não me falha a memória, também como ferroviário. As atividades ao longo da ferrovia hoje estão praticamente paradas por conta dessa situação de segurança interna.

Eu estou em uma situação em que não posso colocar vigilantes da segurança privada, porque é contra a lei. Existe uma lei, Dr. Marques, acho que o senhor também tem conhecimento dela, porque o senhor a colocou aí, a Lei nº 6.149, de 1974, que diz que as atividades de segurança dentro do sistema operacional ferroviário só podem ser exercidas — estou falando enquanto empresa ferroviária; não estou entrando na discussão de polícia ferroviária — por profissionais do quadro orgânico da empresa que administra. Eu não posso colocar vigilante para fazê-las. Estou falando em termos metropolitanos.

Em Recife, nós temos 14 cidades. Dessas, 4 cidades — hoje já temos a quinta — são atendidas pela malha ferroviária. Mas, se levarmos em conta a malha ferroviária nacional, há ferrovias que cruzam todo o País, de um Estado a outro e as fronteiras. Mas estou falando em termos locais, metropolitanos. Não posso colocar vigilante para fazer essa atividade. Eu tenho que colocar funcionários de carreira, e funcionários de carreira que nós encontramos dentro da CBTU que executavam essas atividades nos últimos 25 anos, na verdade de 1988 para cá, porque antes já eram feitas pelos policiais ferroviários da rede ferroviária e da CBTU. E nós



continuamos fazendo essas atividades com os assistentes de segurança da CBTU, contratados pela CBTU, não podendo colocar vigilantes.

Hoje, com toda essa situação, com toda essa problemática que nós enfrentamos com a Polícia Ferroviária Federal, por um lado, eu tenho que preservar o interesse primário, o interesse do usuário. São 300 mil usuários por dia, o segundo maior metrô do País — proporcionalmente, para não ofender aqui os colegas cariocas. Proporcionalmente. São 300 mil usuários por dia. Então, nós somos o segundo maior metrô do País. Com isso, eu tenho que garantir a segurança dos usuários. Para isso, eu estou utilizando os assistentes de segurança que lá estão de forma, vamos dizer, irregular, porque, aos olhos de quem fiscaliza segundo a lei, eles não podem exercer essa atividade. E estou tendo que colocar vigilantes terceirizados, infringindo a Lei nº 6.149. Então, a gente está tendo bastante cuidado com isso para — como gestor, eu já estou sendo cobrado por isso — não infringir essa lei.

Então, como empresa ferroviária, operadora ferroviária, a gente está sendo vítima da não solução desse problema. O que nós pedimos aqui aos Srs. Deputados é que nos ajudem a resolver. Se vai ser o Executivo... O procurador colocou que independe de uma ação legislativa, e sim do Executivo. Mas a verdade é que nós precisamos regulamentar já e transferir esse pessoal o quanto antes para o Ministério da Justiça, para que eles possam continuar desenvolvendo suas atividades dentro das ferrovias federais e para que nós, operadores ferroviários, possamos continuar trabalhando no desenvolvimento de projetos de mobilidade de que todas as cidades precisam.

Como eu coloquei antes, nós estamos demandando quase toda a mão de obra administrativa hoje para discutir essa ação, quando na verdade nós deveríamos estar discutindo mobilidade, novos veículos. Pernambuco está na vanguarda com a aquisição de novos veículos e precisamos colocar isso em prática.

Então, é isso o que tenho para colocar a V.Exas., para que todos os senhores aqui presentes entendam que nós operadores... Eu estou falando por Recife, mas, como já trabalhei no Rio — o Decco me acompanhou no Rio —, como eu já trabalhei em outras unidades, tenho certeza de que todas as unidades estão necessitando da regulamentação já da Polícia Ferroviária Federal.





**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Agradecemos ao Sr. José Marques.

A palavra agora será oferecida ao autor do requerimento, mas, antes...

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Hein?

**O SR. DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA** - Eu já falei com ele. Ele vai me permitir.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Então, antes, vamos por 1 minutinho...

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - *(Inaudível.)* 10 minutos.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - V.Exa. disporá de 10 minutos, mas o Deputado Gonzaga Patriota está um pouco ansioso, está com um compromisso agora. Então, vamos ouvir o ilustre Deputado Gonzaga Patriota.

**O SR. DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA** - Presidente Paulo Feijó, quero cumprimentar o nosso querido Procurador Dr. Marcos Antônio, lá de Pernambuco; esse eterno Coordenador, Presidente Antônio Francisco; o Dr. José Marques, colega ferroviário que já vem lá do sul e está ajudando em muito, e a gente reconhece lá no nosso Estado, Pernambuco. Quero agradecer ao Ademir Camilo, que, autor do requerimento, me concedeu 9 dos seus 10 minutos para falar aqui — brincadeira, Ademir — e cumprimentar os representantes dos policiais ferroviários do Brasil e, principalmente, de Pernambuco, que estão aqui presentes.

Quero dizer ao Ademir que faltou ele convidar uma pessoa para que pudesse ter assistido a esta aula do Dr. Marcos Antônio sobre a Polícia Ferroviária Federal, mas eu vou mandar para ele esse material aqui, que é ainda mais importante — Dr. Marcos Antônio, com a sua permissão —, que é o Delegado da Polícia Federal, que, em vez de estar prendendo bandido, está prendendo cidadãos que estavam defendendo milhares de pernambucanos naqueles mais de 70 quilômetros de metrô lá do Recife.

Eu disse isso no plenário e estou dizendo aqui: enquanto eu tiver mandato, eu vou dizer essas coisas, porque eu tenho um respeito muito grande pelas polícias, principalmente pela Polícia Federal, mas eu acho que houve exorbitação, houve



excessos, não apenas para prender; para fazer o que fizeram ali e que me foi relatado.

Quero dizer, Dr. Marcos, que foi uma aula o que o senhor trouxe aqui hoje sobre a Polícia Ferroviária. Eu fui ferroviário por 10 anos, convivi com esse pessoal. Nasci em uma estação de trem. Lamentavelmente abandonaram as ferrovias. Eu sou o autor — e pouca gente sabe, porque eu não gosto de dizer isso lá em Pernambuco, porque vão pensar que eu estou pedindo votos — da Ferrovia Transnordestina. Falava-se nela há mais de 100 anos, mas não estava no Plano Nacional de Viação e Obras. Começou no Governo do Collor, lá de Petrolina, de Salgueiro, e parou. Brigamos, lutamos, e ela recomeçou no Governo Lula e está de vento em polpa, chegando talvez até o próximo ano a Pernambuco e Ceará, para ajudar, Deputado Paulo Feijó, no desenvolvimento do Brasil.

Quero dizer que hoje, como Presidente da Frente Parlamentar da Polícia Rodoviária Federal, uma polícia que ajudamos a criar aqui, na Constituição... E o senhor cita muito bem que a gente tirou as polícias que não eram polícias, que estavam no DNER, em 60 mil quilômetros de rodovias, e as polícias que não eram polícias nas ferrovias do Brasil inteiro. Colocou-se em um dispositivo constitucional, no art. 144, e eu tive a honra de logo depois ser Secretário Nacional de Trânsito, convocado pelo então Presidente Itamar Franco. Criei, de fato, o Departamento de Polícia Rodoviária, coloquei o Carrijo, que correu e preparou a documentação e já implantou aquela complementação da lei no dispositivo constitucional. Convoquei acho que o Joel, do Rio de Janeiro, mas o Joel se atrapalhou um pouco e não deu para fazer isso, e ficou a Polícia Ferroviária Federal sem ser integrada ao Ministério da Justiça até hoje. Mas continua trabalhando e é ela a única polícia que tem que estar na malha ferroviária federal.

Agora, como Presidente dessa Frente, a gente conseguiu elevar o efetivo da Polícia Rodoviária Federal de 9 mil homens para 14 mil. Podem olhar o Diário Oficial de ontem: levando puxões de orelha lá em Serra Talhada, na semana passada, no Ceará, a gente conseguiu que a Presidente Dilma mandasse abrir concurso para mais mil policiais rodoviários federais. Só que vamos botar 1.500. Existe um espaçozinho dos excedentes e vamos colocar 1.500 na hora desse concurso. E como é que não resolvemos esse problema da Polícia Ferroviária Federal?



Aliás, quero dizer que são poucos, mas são bravos lutadores, que brigam, que vêm aqui por conta própria. Meu querido superintendente da CBTU de Pernambuco, eles vêm aqui Deus sabe como! Mas esse processo está caminhando, já está sendo resolvido — acredito — que dentro de poucos dias. E minha mãe gostava de dizer: *“Não tem mal que não traga o bem.”* Eu prefiro até ser humilhado, maltratado, como foram os companheiros lá da Polícia Ferroviária de Pernambuco, mas que essa humilhação, esses maus-tratos, esse dali que está na cadeira de rodas sirvam de exemplo para o futuro. Daqui a alguns anos vamos ter uma Polícia Ferroviária respeitada, como não foi pelo delegado. Não é a Polícia Federal; é um delegado mal informado. E essa Polícia Ferroviária vai ajudar muito o Brasil porque a gente precisa das ferrovias. Milhares de pessoas andam nos trens nas cidades por aí afora, e em Pernambuco não é diferente. E a gente não pode deixar desse jeito.

Agradeço ao Deputado Ademir Camilo por esse espaçozinho do seu tempo. Agradeço ao Deputado Paulo Feijó, porque passei de 1 minuto, mas eu quero me colocar à disposição. Eu estou na Comissão de Justiça; vim aqui para isso. Quero ficar à disposição. Já conversei com o Ministro José Eduardo Cardozo, vou me juntar ao Antônio Francisco, vamos correr atrás para resolver.

Mas, por último, quero parabenizar o Ministério Público na pessoa do Dr. Marcos Antônio, que tem ajudado e tem trabalhado em todos os setores. Era um órgão engessado. Eu fui advogado antes de ser Deputado, antes de ser Constituinte e aqui eu briguei por isso. E fico muito feliz em ver a cada hora o Ministério Público olhando, brigando, principalmente com a coragem que têm os Srs. Procuradores e Promotores, para fazer esse trabalho que V.Exa. fez. Já li uma parte e peço a sua permissão, se possível, para que eu possa transcrever nos Anais da Câmara dos Deputados esse trabalho que V.Exa. fez, e a complementação que está... A primeira foi correndo, que era para dar entrada, e a outra parte que está complementando tudo que tem da história dessa gloriosa Polícia Ferroviária.

Muito obrigado! Muito obrigado ao Deputado Ademir Camilo. Vou ter que dar uma saidinha. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Paulo Feijó) - Agradecemos, pela participação, ao competente Deputado Gonzaga Patriota.



Passo agora a palavra ao autor do requerimento desta audiência pública, o Deputado Ademir Camilo. S.Exa. disporá de até 10 minutos.

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - Deputado Paulo Feijó, caros companheiros aqui presentes, como considero a audiência pública uma audiência de trabalho, eu queria ouvir um pouco mais do Dr. Marcos, porque são dois grandes questionamentos hoje que o Ministério da Justiça faz: um é em relação ao concurso público.

O senhor já teceu aqui alguns comentários, está escrito, mas é necessário, Dr. Marcos, V.Sa. explicitar um pouco mais, porque isso está sendo gravado e, como fez aqui brilhantemente o colega Patriota, nós solicitamos do senhor que possamos reproduzir isso para o País inteiro, toda a exposição de motivos, não só na ação civil pública, que tivemos a oportunidade de ler e que demonstra a sua sensibilidade e a sua capacidade, porque fazer um relato desde a época de 1852 obviamente que é função daquele que exerce a atividade pública, mas nem todos... E a gente não encontra respaldo no Ministério da Justiça para isso.

E o segundo é em relação à própria legislação, no que diz respeito a quando se entra com a ADIN em caráter liminar. Essa liminar não foi dada pelo então Relator, Ministro Fux. Isso quer dizer que a lei está vigente. E, por ela estar vigente, alguém está se omitindo.

E, no caso, a transferência, que veio dos órgãos para o Ministério da Justiça... Já se propuseram diversos grupos de trabalho. O último grupo de trabalho, que findou agora no dia 21 de março — um grupo amplo, no qual temos o Ministério do Planejamento, o próprio Ministério da Justiça, a AGU, o Ministério das Cidades, entre outros — e tinha poder de decisão, fez uma única reunião em 90 dias. E esse prazo expirou. No meu entendimento, findado o prazo de 90 dias, pode se fazer outra portaria ou se prorrogar a portaria, mas a atividade do grupo, existindo, carece ainda de direito.

Mas em relação à legislação posta, a lei está vigente, e isso é um ato omissivo. Dessa forma, iríamos fazer, ou ainda vamos fazer, esperando mais uma vez... E o Ministério da Justiça, de fato, hoje iria nos oferecer aqui a presença do Dr. Marcelo Veiga. Ele está em viagem com o Ministro e, obviamente, não poderia estar aqui. Esperamos que, na terça-feira próxima, e isso ficou convencionado, nós



estaremos no Ministério da Justiça. Mas eu acho que essa informação relativa ao concurso e ao ato omissivo é de suma importância para que possamos caminhar.

Por fim, em relação a um novo instrumento jurídico, nós começamos a comentar que, obviamente, poderíamos resolver isso com uma medida provisória e assim acabar com a ADIN e acabar com todo esse problema. Eu queria que V.Sa. pudesse nos ofertar ainda o seu tempo, porque eu tenho certeza... O senhor ainda tem viagem às 14 horas, de acordo com o Decco, mas, para esta reunião de trabalho, eu acho que essa informação é de suma importância, principalmente para dar conhecimento a todo policial federal do Brasil.

Quando tivemos oportunidade de conversar com os diversos Ministros do Supremo, eles nos colocaram alguns questionamentos, mas nos disseram, inclusive o Ministro Relator, que, na teoria do fato consumado, poderíamos resolver esse problema. Poderíamos resolver que o ato de transferência, diretamente para o departamento, porque é isto o que está na lei... Os policiais ferroviários, os profissionais de segurança pública ferroviária, iriam ser transferidos para o departamento do Ministério da Justiça.

E há também esse questionamento em relação a policial ferroviário federal e profissional de segurança ferroviária.

Então, no que diz respeito a esses questionamentos, eu gostaria que V.Sa. nos ajudasse aqui, para que possamos, com muita força, com muita luta ainda, travar um bom debate com o Ministério da Justiça.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Aureo) - Obrigado, Sr. Deputado Ademir Camilo.

Passo agora a palavra ao Sr. Marcos Antônio da Silva Costa e convido o Deputado Ademir Camilo, como membro da Comissão, a assumir esta Presidência.

**O SR. MARCOS ANTÔNIO DA SILVA COSTA** - Deputado Ademir Camilo, em relação ao tema do concurso, o meu entendimento, que consta da Ação Civil Pública, é o de que não há nenhuma necessidade.

O argumento é basicamente este: em 1988, quando a Constituição foi promulgada, estava e está ainda vigente a Lei de Garantia de Juros, da época do Império, e os regulamentos que definiam uma atividade de policiamento ferroviário



federal ostensivo, que era exercida por servidores públicos. Se, naquele momento anterior à Constituição, esses servidores foram contratados pela CLT, com a nova Constituição, isso não tem importância nenhuma. A partir da Constituição, só servidores estatutários podem exercer atividade policial. Então, a Constituição converteu todo o mundo em estatutário.

Então, é algo muito simples, se forem aceitas as premissas que eu coloquei aqui: a existência da lei e tudo o mais. Não há muito o que discutir em relação a isso. E ainda não apareceu ninguém que tenha rebatido os argumentos do Ministério Público Federal. Inclusive, é importante que, nessa luta com o Poder Executivo, o próprio Poder Executivo, na pessoa do Advogado-Geral da União, formalmente, perante o Supremo Tribunal Federal, na ADIN, agasalhou esse argumento, essa construção, essa demonstração do que ocorreu historicamente.

Então, não há necessidade nenhuma de concurso, e a ADIN toca nesse ponto. Eu já encaminhei ao Procurador-Geral da República cópia dessa minha manifestação e já conversei com o Dr. Decco no sentido de que é importante que se peça uma audiência com o Procurador-Geral da República a fim de que as entidades representativas e os Parlamentares que estão nessa luta possam levar de viva voz esse entendimento e essa questão.

Pode até ser que o Procurador-Geral da República a agasalhe, ou não. O fato é que na ADIN não houve o exame dessa questão histórica. Então, para o Procurador-Geral da República também está em aberto isso. Diferentemente seria se ele tivesse examinado essa longa questão histórica e já tivesse dito que não teria acontecido da forma como eu entendi que aconteceu. Então, na PGR, há abertura. É importante ir lá expor essa situação. A primeira coisa é essa.

Em relação à ADIN, a essa história de fato consumado, a minha avaliação é que não é algo muito seguro. Eu acho mais importante conversar com a Procuradoria-Geral da República, levar essa problemática histórica que foi colocada na Ação Civil Pública para dentro da ADIN, a fim de que os Ministros do Supremo, se forem examinar o mérito da Ação Direta de Inconstitucionalidade, abordem toda essa problemática histórico-constitucional e possam dizer que essa lei do Império continua vigente até hoje. Eu entendo que está. Eu pesquisei, e não há como dizer que não está. Mas nunca se sabe. O importante é que o Supremo entre nessa



discussão. Se ele for examinar a temática dos policiais ferroviários federais, que percorra esse caminho. Isso vai passar pelo crivo dos Ministros do Supremo, que têm um cabedal enorme e saberão identificar o que ocorreu ou não.

Essa é uma coisa; a outra tem relação com o Poder Executivo. Há um problema nessa lei, realmente, que fez o reconhecimento, porque foi intuída no âmbito do Parlamento, ainda que todos os que estão aqui saibam que isso foi fruto de acordo com Governo Federal, tanto é que a própria Presidente a promulgou.

De outro lado, existe uma jurisprudência pacífica do Supremo estabelecendo que, mesmo com a concordância da Presidente, isto não afasta a ilicitude de situações como essa ocorrida em muitas outras leis.

A saída para essa lei seria entender esse ato aqui apenas como um ato declaratório de um fenômeno constitucional ocorrido em 1988. Que fenômeno constitucional foi esse? O fato de que naquele momento existia a lei, vigente até agora, mais os regulamentos recepcionados.

Na realidade, essa lei não inova; e eu entendo que ela não inova. Não é esta lei que está reconhecendo os policiais ferroviários federais. O reconhecimento ocorreu em 1988, com a Constituição. Então é apenas uma lei declaratória que não criou nada nem inovou nada no mundo jurídico. Daí que, se considero procedente o entendimento posto por mim nessa ação, a lei seria apenas uma declaração de um fato já ocorrido e que, independentemente da lei, já deveria ter sido acatado pelo Poder Executivo. Acho que esse seria um caminho.

Impressionante também constatar que a Polícia Ferroviária Federal está muito próxima de obter esse reconhecimento, mas o caminho continua muito difícil. Quer dizer, falta muito pouco.

Eu posso até estar errado, mas o fato é que o Poder Executivo tem aqui, com esse entendimento, a solução para o seu problema. Não é preciso lei, não é preciso concurso. Já dá para fazer funcionar a Polícia Ferroviária Federal em pouco tempo, até que sejam aprovadas novas leis, novos decretos, novos regulamentos, até que seja definido quem vai ser o Diretor, quem não vai ser, essa coisa toda.

**O SR. DEPUTADO ADEMIR CAMILO** - Quero apenas fazer um comentário. Quando nós fizemos uma visita ao então Ministro Dias Toffoli — poucos dias depois,



ele assumiu o cargo de Ministro no Supremo —, ele disse que resolveria, com uma portaria, o problema da Polícia Ferroviária Federal. Esse era o entendimento dele.

Para nossa surpresa, alguns dias depois, já Ministro do Supremo, ficamos à mercê de toda essa problemática.

**O SR. MARCOS ANTÔNIO DA SILVA COSTA** - Apenas para tentar reforçar, existe esse entendimento que ainda tem que ser estudado. É o entendimento a que cheguei depois de ter estudado a causa. Pode não ser o melhor, mas eu acredito nele. É muito importante dizer que esse entendimento foi reconhecido pelo próprio Executivo. O Advogado-Geral da União, perante o Supremo, agasalhou o entendimento.

Tem-se, portanto, a dimensão jurídica da solução, e aí teremos que percorrer o caminho da Ação Civil Pública lá na primeira instância ou aqui no Supremo, além do caminho político e da negociação com o Executivo.

No Ministério Público Federal, em Pernambuco — o Dr. Decco, quem tem maior proximidade, sabe —, estamos tentando fazer o possível para prestar esse auxílio. É, realmente, uma das maiores injustiças e omissões constitucionais deste País. Não se pode passar 25 anos vivendo essa situação.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Aureo) - Passo a palavra ao Sr. Antonio Francisco Leão de Decco, Coordenador da Comissão Nacional dos Representantes da Polícia Ferroviária Federal, para as respostas e considerações.

**O SR. ANTÔNIO FRANCISCO LEÃO DE DECCO** - Sr. Presidente, Deputado Aureo, Dr. Marcos, Dr. José Marques, nosso Superintendente e colega de função e demais colegas, confesso que estava um pouco emocionado quando comecei minha fala.

O que se observa, depois dessa aula constitucional dada pelo Dr. Marcos a todos nós, é que está faltando vontade política do Governo. Se o Governo ainda tivesse dúvida, com essa Ação Civil Pública, era só fazer um TAC — Termo de Ajuste de Conduta. Juridicamente ele estaria coberto, caso houvesse algum problema: *“Não. Eu fui lá. Foi o Judiciário que propôs isso, foi o Ministério Público que disse na ADIN que não pode, porque há vício. É o próprio Ministério Público que está aqui, acordando conosco um Termo de Ajuste de Conduta”*.





Mas por que eu tenho essa visão? Porque no Ministério da Justiça não existe nenhum profissional que tenha feito algum estudo sobre segurança pública na malha ferroviária. Está ali a representante da área jurídica da ANTF me olhando.

Nós estivemos numa reunião, na semana retrasada, na ANTF — não é, doutora? —, quando a própria Vale, que é uma das concessionárias do Governo que mais traz recursos para o Governo, pela sua atuação, pois paga os impostos e tem dado lucro ao Governo, está tendo dificuldade na ação repressiva na área da segurança pública.

Nós somos uma classe. O Augusto, que está ali, é um lutador por Recife; o Edson, que foi o colega que fez essa emenda e passou para o Deputado João Paulo Cunha, autor da nossa emenda; o Eduardo Coimbra, que estava em Belo Horizonte comandando uma equipe um pouco desajustada emocionalmente, porque se perguntam: “*Nós ficamos como?*”

A Polícia Federal adentrou a Companhia Brasileira de Trens Urbanos, onde nós exercemos a nossa função; tirou de nós o uniforme; tirou o nosso armamento por uma questão não só profissional mas pessoal; não teve a atuação que deveria ter tido se estivéssemos realmente ilegais, porque deu voz de prisão a 23 colegas, não aos 140. Se estivéssemos ilegais, Deputado, todos teríamos sido presos.

Mas foi uma atuação que deixou a nossa autoestima lá embaixo. Nós temos colegas em Recife com problemas de depressão, com problemas de autoestima, não querendo sair de casa, depois de 28 ou 30 anos de serviço. O nosso superintendente passa um aperto, porque o trem tem que operar, não pode parar, tem que ter continuidade e a segurança pública está prejudicada.

O que nos resta é pedir aos nossos Deputados e agradecer à Comissão de Fiscalização, na pessoa do Deputado Ademir Camilo, por ter insistido com esta audiência. Nós sabemos a pressão que o Deputado recebeu para que esta audiência não fosse realizada. Ontem, no Ministério da Justiça, também recebi pressão.

Eu quero dizer aos senhores que a nossa Polícia Ferroviária Federal vai ser a melhor polícia da União, porque o que nós estamos sofrendo por estarmos sendo humilhados, por estamos sendo massacrados... Isso vai ter uma resposta. Creio



muito na resposta divina, pois *“aqueles que são humilhados serão exaltados”*. E nós vamos ser exaltados, porque Deus é fiel.

Na realidade o que eu vejo, Deputado Aureo? O Procurador-Geral da República tem uma visão, outro procurador tem outra visão. Então, é uma questão de sentarmos e conversarmos.

Quero fazer uma solicitação ao Presidente da Comissão e também ao nosso Procurador Marcos: se for possível — eu não sei de que forma —, que a Comissão agende uma reunião. Não precisa ser audiência pública, mas uma reunião com a presença do Dr. Marcos e do Ministro da Justiça, para dizer: *“O óbice está aqui. Existe problema na parte política? Existe problema da parte jurídica? O Ministério Público Federal está aqui, está propondo um Termo de Ajuste de Conduta”*. Dr. Marcos, V.Sa. propõe um Termo de Ajuste de Conduta, um acordo judicial? Já está proposto na ação e se resolve essa solução. E aí nós vamos ver se há boa vontade ou não por parte do Governo para resolver de vez essa problemática.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Aureo) - Quero convidar o Sr. Eduardo Coimbra, a quem concedo 3 minutos.

**O SR. EDUARDO COIMBRA** - Gostaria de parabenizar a Câmara dos Deputados por esta iniciativa e cumprimentar o Presidente, Deputado Aureo; o Deputado Ademir Camilo; o Procurador Federal Dr. Marcos; Sr. Antonio Decco, Coordenador dos Policiais Ferroviários; Sr. José Marques, Superintendente de Recife, da CBTU; demais presentes, colegas policiais ferroviários aqui nesta manhã, quase tarde.

Como Policial Ferroviário Federal, Presidente do Sindicato dos Policiais Ferroviários de Minas Gerais e operador da segurança ferroviária, cabe aqui o registro de algumas indagações.

Do ponto de vista policial, no exercício da função do dia a dia, eu gostaria de encaminhar esses questionamentos para esta respeitada Comissão: como ficará a nossa atuação? Como ficarão os resultados decorrentes da nossa atuação passada, ou seja, os inquéritos policiais que foram objeto das nossas atuações, dos nossos boletins de ocorrência; as prisões que efetivamos e que redundaram num inquérito policial, que redundaram numa condenação e, em Minas Gerais, redundaram em



prisões e condenações? Pessoas foram condenadas, cumpriram pena por furto, por roubo, por assalto, por porte ilegal de arma, por tráfico de drogas na ferrovia. Essas pessoas foram condenadas porque eu, como policial, atuei. Como fica o passado? É nulo? Se o meu ato foi nulo, os resultados também foram?

Segunda pergunta: como é que, do ponto de vista prático... Hoje eu vou embora e amanhã vou estar na linha, como dizemos. Vou trabalhar fazendo as mesmas coisas que se iniciaram em 1852 e que, ao longo desses 161 anos, todos esses profissionais policiais ferroviários fizeram. Eles tomaram conta da ferrovia, exerceram as suas funções e garantiram o tripé da segurança pública: ordem pública, incolumidade do patrimônio e incolumidade das pessoas.

Para o tripé da segurança pública, como disse muito bem o Dr. Marcos quando citou o § 14 do Decreto nº 1.852, está previsto exatamente aquilo que nós fazemos. Nós garantimos a segurança pública, que está sustentada num tripé, que é: ordem pública, e nós garantimos a ordem pública na ferrovia; a incolumidade do patrimônio, e nós garantimos a preservação do patrimônio, e a incolumidade dessas pessoas. Esse é o tripé da segurança pública. Todo operador de segurança pública no mundo sabe que é preciso esse tripé, e nós fazemos isso.

O que vamos fazer a partir de amanhã? Continuo fazendo ou não? Eu estou numa crise de identidade. Eu posso continuar fazendo?

Houve um delegado da Polícia Federal em Recife que humilhou, ofendeu uma instituição centenária, a mais antiga instituição especializada do Brasil. Ele pisoteou o nosso uniforme, num ato cuja causa não entendo. Estou falando como representante da categoria, como Presidente do Sindicato.

Eu queria saber, Sr. Deputado que preside esta Comissão, como vai ficar essa situação. Eu estou com uma insegurança jurídica. Eu tenho 250 policiais no exercício da função em Belo Horizonte. Se um delegado da Polícia Federal de Belo Horizonte tiver o mesmo entendimento do delegado de Recife, vai haver uma insegurança, uma inquietação no meu sistema. Como vou fazer? Que resposta eu levo para esses homens?

Eu não entendo: as instituições brasileiras são formadas por cidadãos profissionais, servidores do Governo. Não importa o regime trabalhista, eu sou servidor do Governo. Há uma lei sancionada pela Presidente da República que



determina a imperatividade da lei. A lei é imperativa; ela não pediu permissão ao Ministro, ela não pediu permissão a autoridade nenhuma, ela determinou que passam a integrar, a partir desta data, o Departamento de Polícia Ferroviária Federal os policiais, os profissionais de segurança pública. Ela é imperativa, ela mandou, em 5 de agosto de 2011.

Eu não fui para lá até hoje, porque os administradores públicos subordinados à Presidenta se enveredam em não cumprir a lei que a Presidenta sancionou. Além disso — alguns não têm coragem de dizer, mas mencionam —, há a irresponsabilidade do não veto a esse parágrafo. Isso é um perigo para as instituições constituídas.

A Presidenta da República mandou um recado para ao seu Governo: *“Eu quero esses homens no Ministério da Justiça”*. O Ministro e os seus subordinados não cumprem uma determinação legal da sua Chefe-Maior, Chefe do Poder Executivo, que é a Presidente.

Queria registrar esses questionamentos, porque nós que somos o povo entendemos que uma lei é para ser cumprida. Não posso me negar a cumprir lei nenhuma, como Lei Seca; etc., mas aquele que é o guardião da lei, o Ministério da Justiça, pode descumprir a lei sem responder por isso? Fica mais essa pergunta.

Agradeço a oportunidade. Nós policiais, operadores ferroviários, garantidores da segurança pública na ferrovia, agradecemos a esta Casa; ao Deputado Aureo, representante do Presidente da Comissão; ao Deputado Ademir Camilo, que é autor do requerimento; ao Dr. Marcos e a todos aqueles demais Deputados que não puderam vir mas estão conosco, o tempo todo nos ajudando.

Pedimos um basta. Nós não temos mais idade para isso. O Dr. Decco mencionou que 46 anos é a idade do mais novo policial ferroviário, do que tem menos idade. Não temos mais tempo para esperar. A ferrovia está crescendo, não temos tempo para esperar. Ninguém mais tem tempo para esperar. Eu acho que só o Ministério da Justiça quer esperar mais um pouco.

Muito obrigado.

Deus abençoe a todos. *(Palmas.)*



**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Aureo) - Passo agora a palavra para Sr. José Marques, Superintendente da Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Pernambuco (CBTU), para respostas e considerações.

**O SR. JOSÉ MARQUES DE LIMA** - Sr. Presidente, eu gostaria primeiro de agradecer ao Deputado Ademir Camilo a iniciativa, que não é a primeira. O Deputado tem sempre nos ajudado nessa problemática com relação à segurança pública ferroviária.

Gostaria de agradecer a todos os presentes por terem vindo participar desta audiência pública e, em especial, ao Procurador da República, que saiu de Pernambuco para expor o seu conhecimento jurídico à causa da Polícia Ferroviária.

Enquanto o gestor ferroviário, digo que os policiais ferroviários estão passando por um momento muito difícil. Em Pernambuco, preciso ter muita habilidade para acomodar os interesses da gestão da empresa e entender o que passam os camaradas da Polícia Ferroviária Federal, os assistentes de segurança que exercem o trabalho de policial ferroviário neste momento. Eu tenho um grupo de psicólogos nos recursos humanos que está envolvido, tentando ajudar a cuidar dessas pessoas, para que isso cesse logo.

Então, apelo para que, como operador de uma empresa ferroviária, isso seja resolvido o quanto antes, porque há 25 anos convivemos com essa situação na CBTU e não temos mais tempo para conviver com essa situação. Esse é o nosso apelo.

Agradeço mais uma vez ao Deputado a iniciativa de ajudar o nosso pessoal.

**O SR. PRESIDENTE** (Deputado Aureo) - Agradeço as manifestações dos senhores, em especial ao Deputado Ademir Camilo, lutador junto à Polícia Ferroviária Federal, um guerreiro, um brilhante Deputado desta Casa.

Não havendo quem queira fazer uso da palavra, gostaria de agradecer, mais uma vez, a presença dos convidados nesta reunião.

Está encerrada a reunião.