

**DISCURSO PRONUNCIADO NA 34.a Sessão Ordinária, Realizada em 23-5-69 (Rodízio 15)**

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Sr. Presidente, nobres Vereadores, penso que para uma categoria profissional é da mais alta relevância o projeto que vai entrar em discussão dentro de alguns dias, tratando da exploração do serviço de taxis na Capital. Realmente, esse projeto demonstra a boa vontade das autoridades municipais para tratar do assunto em profundidade, procurando uma solução para o caso dos taxis em São Paulo.

Essa lei, porém, se por um lado tem pontos positivos, por outro lado apresenta uma série de coisas que merecem, não uma crítica, mas um estudo para que sejam melhoradas. Vamos primeiro estudar as vantagens que poderá trazer à população a aprovação do projeto e sua transformação em lei.

A primeira coisa que fará essa lei será instituir as frotas. Dizem os defensores

das frotas que elas poderão ter equipamento radiofônico, por meio dos quais os carros comunicar-se-ão com as sedes; haverá conservação mais eficiente dos veículos, porque sendo uma entidade jurídica estabelecida, com grande capital, será muito mais fácil haver conservação, assim como renovação dos veículos. Dizem, ainda, que haverá mais facilidade para o DET. e para a Prefeitura na fiscalização dos carros.

Isto é que dizem os defensores da organização frotista do serviço de taxis. Pergunto eu: se a Prefeitura, que tem a função fiscalizadora, exercesse essa função, tivesse os instrumentos pelos quais pudesse exercer a função, não poderia conseguir isto dos taxis que funcionam atualmente na Capital? Conseguiria perfeitamente.

E' que a Prefeitura não tem meios para fiscalizar convenientemente esse setor.

A Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964, num dos seus artigos, diz que em qualquer época pode ser levada a efeito vistoria em qualquer carro. Então, o povo pergunta: que diferença faz que seja de um ou de outro jeito: taxis de particulares ou frotas de firmas comerciais? Para o povo o que interessa é que haja carros limpos, em número suficiente, com motoristas limpos e que tratem com dignidade aqueles que fazem uso de seus veículos.

Vamos aos fatos. A lei ainda determina que dentro de alguns anos todos os carros sejam substituídos por outros de quatro portas. Os carros-mirins, de duas portas, seriam gradativamente colocados de lado. Quem vai ganhar com isso? Isso não tem endereço certo. Quem vai ganhar com isso é a Volkswagen do Brasil S.A., porque é a única que tem carros pequenos, em condições de enfrentar concorrência na Cidade de São Paulo, com carros grandes de quatro portas. O prejuízo será daqueles que têm carros Volkswagen de duas portas, que venderão seus carros desvalorizados por causa da invasão dos treze e quatorze mil taxis-mirins que serão lançados na praça. A quem, portanto, está endereçada a lei?

A nossa maior produtora de automóveis. Mas quem sai ganhando com essa lei, logo de entrada? E' a Volkswagen do Brasil, que é uma indústria maravilhosa, extraordinária, que lançou em 69 o carrinho de quatro portas, que irá substituir, gradativamente, o taxi-mirim. Então, vão ser vendidos para a praça 13 ou 14 mil taxis-mirins, e honra e mérito à nossa querida Volkswagen do Brasil.

E ainda mais — como se isto não bastasse, há os investidores. Mas isto vai ficar para outra vez, pois vou voltar a este assunto que já está dando "pano para as mangas" porque muita gente que ganha salário mínimo, que mal dá para comer, aproveita as horas vagas para melhorar seu orçamento doméstico trabalhando como chofer de praça. Se a lei permite que a mulher use seu corpo para aumentar seu orçamento, como prostituta, como se pode tirar o direito do homem de, nas horas desocupadas, ser chofer de taxi?

**DISCURSO PRONUNCIADO NA 34.a Sessão Ordinária Realizada em 23-5-69 (Rodízio 20)**

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Sr. Presidente e Srs. Vereadores, eu estava falando no Pequeno Expediente sobre o problema dos taxis e dizia que o assunto ainda vai dar "pano para as mangas" e que teríamos de discutir essa matéria com muita calma porque é um problema que interessa não só a uma categoria profissional, como também a toda a população de São Paulo. De maneira que para discutir um assunto e encontrar para ele soluções válidas, que atendam ao interesse de todos, é necessário primeiro, que se faça uma análise da realidade para que, expostas todas as incognitas do problema, possamos encontrar soluções.

Srs. Vereadores, vamos notar que em São Paulo havia um transporte ultra-lento, oferecido pelos bondes; depois veio o transporte lento, propiciado pelos ônibus, que andam numa média de três a quatro quilômetros por hora. Além deste transporte lento, temos o transporte rápido, que é dado pelos carros particulares e pelos taxis. Ora, carro particular é muito bom para se andar fora da Cidade, mas quando se trata de andar na Cidade a coisa se complica, porque é necessário que se estacione o carro. Em segundo lugar, a pessoa com o seu carro particular gasta seus nervos demasiadamente, ante as dificuldades apresentadas pelos congestionamentos. Então, sobram os taxis, porque os donos de carros particulares, na maioria das vezes, gostam ou preferem vir à Cidade de taxi. O número médio de pessoas que usam taxi por dia é de 600 a 800 mil, na direção bairro-centro ou vice-versa. Nos dias de chuva o número de usuários de taxis chega a casa do milhão. Então, quando chega um dia de chuva, a população se queixa de que os taxis sumiram das ruas da Cidade. O que ocorre é que nos dias de chuva, os taxis são mais procurados.

Segundo, muitos dos choferes de táxi preferem ficar com seu carro parado do que sair para a rua, porque a pista, estando demasiadamente escorregadia, dá ocasião a um maior número de trombadas e acidentes. De modo que há dois fatores. Não podemos atribuir somente à má vontade dos choferes de táxis, mas também há o fato de que, na hora da chuva, o maior número de táxis está ocupado. É muito difícil encontrar um táxi vazio para vir à cidade. Este é um problema que precisa ser considerado. Como último elemento do transporte em São Paulo, nós temos o transporte ultra-rápido. E este transporte é dado pelo transporte coletivo de massa. Esse transporte coletivo de massa, que agora está começando, que se iniciou na administração Faria Lima, é o metrô. Ele vai resolver, porque o táxi não vai resolver problema nenhum. O táxi axerce apenas uma função supletiva, isto é, de substituição função vicariante. A pessoa que não tem carro ou que está apressada, ou precisa resolver um problema com urgência, serve-se dele. E por isto que São Paulo tem

tanto táxi. Se compararmos São Paulo com cidades dos países civilizados, vamos supor, os Estados Unidos e a França, vamos verificar o seguinte, que existem muito menos táxis em Nova Iorque, por mil habitantes, do que em São Paulo. Em São Paulo, para cada 240 pessoas, existe um táxi. Em Nova Iorque, para cada 185 pessoas, existe um táxi. Quer dizer que, por pessoa, em Nova Iorque, existem menos táxis. Há menor porcentagem porque, em Nova Iorque, existe um bom serviço de subway, isto é, de metrô. O mesmo se diga de Paris, Tóquio e outros países civilizados, países esses que não vinham pensando em termos de atraso, mas resolveram cuidar de seus problemas com grande antecedência. Daí a importância com que temos de considerar este problema. O problema dos táxis não vai ser resolvido por esta ou aquela medida.

Porque as leis devem ser apenas fiscalizadoras e não leis que intervenham com o intuito de modificar o sistema e conseguir com isso u'a melhoria para a população. Podem fazer do jeito que quiserem, podem multiplicar as leis da maneira que quiserem e sempre restará o mesmo problema, porque o transporte rápido, de massa, coletivo, não pode ser feito por táxis. O transporte de massa foi muito bem compreendido pela administração Faria Lima, que colocou como item principal da sua atividade a construção do metrô, que foi iniciada no ano passado. Como dizem as Sagradas Escrituras, "a quem honra, honra" e, portanto, merece a administração Faria Lima, neste ponto, todo o nosso respeito e consideração, porque, bem ou mal, começou a obra do metrô, que é uma obra extraordinária, que vai resolver o problema do transporte coletivo, de massa. Mas, até lá, ainda vamos ter muitos problemas, e, até lá, muita gente terá que ser transportada por táxis. De maneira que a Prefeitura terá de encontrar uma solução à altura para o problema. E qual essa solução? Uma boa fiscalização.

Muito bem, este projeto que irá entrar em pauta dentro de alguns dias, para apreciação dos Srs. Vereadores, traz uma inovação. A primeira inovação é de que haverá pontos de estacionamento livres e pontos de estacionamento privativo. Há outra inovação é que só poderá haver táxis autônomos, motorista com seu próprio carro e, por outro lado, só poderão haver frotas compostas de mais de 25 carros. Vamos ver se isto realmente corresponde ao interesse da Cidade e ao interesse daquelas pessoas que guiam seus carros. Vamos ver se corresponde mesmo. Vamos supor um homem que ganha salário baixo, um funcionário que trabalha 6 horas na Secretaria da Segurança Pública, ou que trabalha 6 horas aqui mesmo na Câmara e que à noite precisa trabalhar um pouco para melhorar o seu orçamento doméstico. Então, nessas horas, ele irá pegar um "bico" e nessas horas poderá muito bem ser um chofer de táxi. Por que? Porque é uma profissão muito honrada. Conheço médicos que estiveram nos Estados Unidos fazendo cursos e que, durante essas épocas dos cursos, eram choferes de táxis. Lá o serviço é organizado e então eram médicos, com cursos superiores, e que lá estavam sendo motoristas de praça. Não há nada de humilhante nisto, em ser motorista de táxi. É uma profissão muito digna. Agora, o que não se pode admitir é que se encontre um chofer de táxi barbudo, sujo, que fica dizendo palavrões enquanto uma senhora está sendo servida pelo seu carro.

De maneira que fez muito bem a lei agora enviada pelo Sr. Prefeito, quando diz que cada carro deverá ter um "ticket", um bilhete, um cartão de identificação do cidadão que está guiando o carro, para que mais facilmente se possa fazer as queixas.

Muito bem. Mas, vamos supor que haja tudo isso, cidadão uniformizado, que passa pelo exame psicotécnico, que realiza tudo aquilo que é exigido pela lei, mas que a Prefeitura não disponha de órgão fiscalizador. Então, a coisa vai ficar na mesma, a senhora vai ser a desrespeitada no táxi, fará a reclamação e não será atendida. E mais: onde estará o órgão fiscalizador para obrigar as companhias de taxis a cumprir o que a lei determinar, isto é, que 60% dos seus carros estejam nas ruas nos dias de chuva? Como é que a Prefeitura e o DET poderão fiscalizar tudo isso? É um problema muito sério e muito difícil.

Neste ponto, parece-me que a lei é de um romantismo extraordinário, pois, vamos ter choferes educados, vamos ter a instituição de fiscalização mais eficiente etc. Mas, quais os instrumentos de que disporá a Prefeitura para fazer isso?

Vejamos o problema de guardas de trânsito. Em São Paulo, temos, mais ou menos, 15 mil guardas civis. Mas quantos desses guardas estão nas ruas neste momento, no trânsito, nos serviços necessários de policiamento e de fiscalização? Aproximadamente, 3.000. São dados que consegui esta semana e não sei se correspondem à realidade, porque as fontes não são muito seguras. Parece-me, entretanto, que 12.000 homens da Guarda Civil estão em funções burocráticas e apenas 3.000 estão realizando aquelas funções que lhes são precípuas e pelas quais estão contratados.

De modo que tornar-se-á muito difícil para a Prefeitura a fiscalização destas frotas, e além disso, qual foi o critério pelo qual se organizaram essas frotas em 25 carros? Por que não pode um cidadão que tem 3 carros transformar-se em uma entidade jurídica e com esses carros trabalhar na praça? Qual o prejuízo que disso advém ao povo? Se o carro está limpo; se o chofer está decentemente trajado, é educado e foi testado psicologicamente, provando corresponder ao interesse do povo, por que esse cidadão que tem 2, 3, 5 carros não poderá também ser frotista? Não vejo razão porque deva ser de 25 carros. Não vejo razão também que deva ser uma empresa com 100 carros. Os investidores, dizem os jornais, estão esperando para

entrar na concorrência. Então, a melhor coisa que existe é deixar que a lei da oferta e procura entre em jogo, pois dessa maneira quem sairá ganhando será o povo. Aquele que oferecer melhor qualidade de serviço será o mais procurado. Vamos supor que exista uma companhia "white oak" e outra "yellow cab", como há em Nova York. Naturalmente, se uma companhia estiver favorecendo mais o público, se estiver dando melhor atendimento ao povo, então esta terá a preferência. É a lei da oferta e procura. E a Prefeitura não tem que se meter nessas coisas. A sua função é fiscalizadora, isto é, compete-lhe verificar se a lei está sendo cumprida, verificar se os carros estão limpos, se os choferes estão atendendo convenientemente a população. Quanto ao mais, nada interessa.

Considerando-se o novo sistema, se por um lado há vantaens, por outro há desvantagens, principalmente para os pequenos, para aquelas pessoas que ganham pequeno salario, como disse anteriormente, e que vão utilizar dos taxis como bico. Inclusive o Sindicato dos Motoristas não gostou disso e queria acabar com aqueles que trabalham com o taxi como bico. É errado. Todos têm o direito de melhorar seu orçamento e, com o seu trabalho, contribuir para a grandeza de nossa Patria. Particularmente tratando disso, acho que o brasileiro está precisando trabalhar um pouquinho mais, conversa e samba são muito bons, mas cada um no seu tempo; sem estudo, sem trabalho e sem exata compreensão de nossos problemas, não construiremos uma grande nação.

16/06/1969 – 44ª S.O., Primeira Discussão. D.O.E., 21 jun 1969, p.43 col.3 até p.44.

— Entra em primeira discussão o Projeto de Lei n.º 49/69, do Executivo, estabelecendo normas para execução do serviço de transporte individual de passageiros, no Município, em veiculos de aluguel providos de taxímetro, com Parecer n.º 1/69, das Comissões Reunidas de Transportes e de Finanças, concluindo pela apresentação de Substitutivo em plenário, publicado no D. O. de 13-6-69. — (Recebido em 20-5-69 — Prazo fatal: 29-6-69 — 40 dias).

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Ephraim de Campos.

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Sr. Presidente, nobres Vereadores: O projeto que se refere à limitação do serviço de taxi na Capital precisa ser em todos os seus termos inteiramente rejeitado, porque a Prefeitura Municipal devia exercer apenas uma ação fiscalizadora, e não limitadora da atividade privada.

Direi, em detalhes, o porquê desta minha assertiva. Todos nós sabemos que o transito na Cidade de São Paulo se fazia primitivamente por bondes, que era um sistema ultra-lento, como já falei desta tribuna; pelos onibus, um sistema lento e pelos carros de taxis, sistema rapido, e que se fará ali pelos arredores de 72 por um sistema ultra-rapido coletivo, de massa, que é o metrô.

Em boa hora a administração dirigida pelo Sr. Faria Lima liquidou com os bondes. Quero crer que poucas cidades possuem ainda, no Brasil, bondes, mas São Paulo, no seu devido tempo, mostrando ser uma cidade civilizada, liquidou com estas coisas que atravancavam o transito de São Paulo e constituíam verdadeiros megaterios, coisas que jamais passariam pela cabeça de qualquer um se admittissem no ano de 67 em São Paulo.

Acontece que nesse interim, entre nós, está sendo criado, está sendo formado, está sendo construido o sistema de transportes ultra-rapido — o metrô.

Durante essa fase de transição, naturalmente, todas aquelas pessoas que têm necessidade de se transportarem rapidamente de um lado para outro da Cidade, se vêem obrigadas a se servirem de seus carros particulares ou então de taxis. Em São Paulo, cerca de 600.000 pessoas por dia são transportadas por taxis. Nos dias de chuva, então, esse numero atinge a 800.000. E quais são essas pessoas que usam taxis? São geralmente os donos de carros particulares que não têm ousadia de enfrentar o transito de São Paulo, com seus engarrafamentos, particularmente agora que a Administração Municipal parece querer multiplicar suas obras em cada rua, havendo duas ou três obras iniciadas em cada ponto e muito poucas terminadas. Assim, São Paulo está passando por uma especie de reforma geral de todas as suas ruas, avenidas, cruzamentos, etc. e o paulistano sofre todos os transtornos decorrentes desse transito infernal, com todas aquelas dificuldades que têm que enfrentar.

Assim, o paulistano médio, que tem possibilidade de pagar táxi, paga-o, e é por isso que São Paulo tem cerca de um taxi para 240 pessoas, enquanto que em outras cidades mais civilizadas, como Nova York, onde o povo conta com metrô de alta velocidade, em estado condizente com o nível de vida, existe um taxi para 1.850 pessoas.

O preço do táxi em Nova Iorque não é o do táxi de São Paulo. Acrescente-se mais isso: o táxi lá é coisa cara, muito mais cara que em São Paulo, como também é muito mais caro em Nova Iorque um telefonema do que em São Paulo, quase quatro vezes o preço.

Então, o que acontece com a administração municipal? A administração municipal está querendo se meter numa coisa que, apesar de ser da sua alçada, vai ter uma duração limitada de mais ou menos dois ou três anos, porque em 1972, como está programado, — parece que vai ser mesmo realizado, e S. Exa. o Prefeito Municipal acabou de fazer pronunciamento muito sério a

este respeito. — É bem provável que teremos o metrô funcionando em São Paulo dentro em breve. Então, muita gente que tem pressa vai deixar de usar o táxi para usar o metrô.

Portanto, muitos taxis que hoje constituem um problema para São Paulo, vão deixar de sê-lo e só ficarão em São Paulo, funcionando, aqueles taxis que realmente são necessários para as pessoas se deslocarem em certas ligações em que o metrô não pode fazer.

É um problema que tende a ser resolvido por si, porque o táxi no momento atual para São Paulo tem uma função puramente vicariante. A Prefeitura Municipal agora quer resolver o problema de taxi e entra com uma lei que tem um sem número de absurdos; há alguns itens que são inteiramente inconstitucionais; haja vista que ela faz distinção de pessoas, admitindo, por exemplo, que o autônomo será obrigado a fazer curso, enquanto que o empregado de uma empresa de taxis não precisará ter curso especializado. Aí está um detalhe que transparece da lei dos taxis; é inteiramente inconstitucional que, dentro de uma mesma categoria de trabalho, um cidadão seja beneficiado contra outro. E como se não bastasse isso, há, ainda, outros detalhes; notem V. Exas, o caso dos carros de 4 portas. Por que é preciso que o táxi tenha 4 portas? Por que não pode ter apenas 2 portas? Qual o motivo? O que interessa para o povo é o resultado final, o resultado intermediário não interessa. O povo quer saber se o motorista é educado, se ele se apresenta decentemente para que uma senhora possa servir-se do táxi, se o carro funciona, se a tarifa é barata etc.; as demais coisas — como, por exemplo, se o táxi tem 4 ou 2 portas — não interessam ao povo.

O Sr. Vicente de Almeida — Para que meu aparte não perca a oportunidade, dirijo agora uma pergunta ao nobre colega: se houvesse apenas taxis-mirins, taxis de 2 portas, como poderia V. Exa. utilizá-los, por exemplo, juntamente com sua esposa e mais dois filhos?

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Não se trata do caso de existir apenas taxis de duas portas, trata-se da exigência de que todos os carros devem ter sempre quatro portas. Há possibilidade de existir carros de quatro e carros de duas portas. Este o caso. Não há a exigência de que todos os carros sejam de quatro portas. Acho que isto é que não está correto.

O Sr. Manoel Sala — Nobre Vereador Ephraim de Campos, acompanho com a maior atenção o pronunciamento de V. Exa. a respeito do problema de taxis em São Paulo. V. Exa. sabe perfeitamente que na hora do "rush" dificilmente um cidadão consegue tomar táxi em São Paulo. Não discordo absolutamente em nada, no que se refere à vinda de companhias de taxis para esta cidade, mas, devo fazer uma restrição ao projeto. Sabe V. Exa. muito bem que os autônomos, além de motoristas, são mecânicos, lavradores de carros, trocam os pneus, reformam o carro quando necessário e até mesmo pintam o veículo. E isto não vai acontecer com as empresas concessionárias de taxis em São Paulo, porque precisarão ter o mecânico, o lavrador de carros, o chefe dos motoristas, e essas companhias estarão sob uma legislação trabalhista. Além disto, V. Exa. sabe que uma companhia que possua 30, 40 carros, deve ter sempre, parada parte de sua frota. De acordo com as leis trabalhistas, os motoristas, empregados, estão ganhando seu salário e, desta forma, a despesa de uma empresa concessionária é muito grande em proporção ao que gasta um motorista autônomo.

Veja bem V. Exa. que nós teremos imediatamente o aumento dos taxis em São Paulo. Assim, gostaria de chamar a atenção do Prefeito ao Plo Salim Maluf e de seu líder nesta Casa, para o problema, no sentido de que os taxis não fossem aumentados, mesmo porque já tiveram aumento há poucos dias. Os autônomos têm-se aguentado.

É bem possível que essas companhias proporcionem melhores condições de vida até para os autônomos, porque vão provocar aumento dos taxis.

Este é o meu ponto de vista sobre o projeto que se discute, apenas nesta parte, porque acho necessário que se coloque uma companhia de táxi em São Paulo ou se resolva de vez o problema, pois não é mais possível tomar um táxi em São Paulo, principalmente neste horário.

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Aceito o aparte de V. Exa. e aceito suas ponderações como justas, mas quero acrescentar outras. As leis atuais não impedem que um determinado cidadão numa hora "X" ou "Y" resolva constituir uma frota em São Paulo. A única coisa que ainda não existe é a possibilidade legal de se constituir uma companhia que explore o assunto, que explore a frota. Esta lei é que vai abrir esta possibilidade.

Esta é uma maneira pela qual esta lei procura abrir a possibilidade de que os capitalistas entrem no jogo da exploração do táxi. Então, vamos supor a hipótese de que os gastos de manutenção sejam realmente altos. Vamos supor a hipótese de que esta lei, aprovada, vai dificultar os biqueiros. Então, aqueles homens que têm 4, 5, 8, 10 táxis, que os entregam aos "biqueiros" — "biqueiros" são aqueles homens que trabalham em outra profissão e nas horas de folga trabalham naquele sistema que, às vezes, constituem verdadeira exploração. Conheço casos em que o dono do táxi entrega-o ao "biqueiro" e diz: você vai pagar tanto por 250 quilômetros. Ele não quer saber se o empregado vai fazer viagens longas, ou viagens curtas; corridas longas ou corridas curtas. Ele terá a obrigação de pagar os 250 quilômetros.

Então, acontecerá o seguinte: aquele "biqueiro" se transformará num "fominha", querendo obter o máximo rendimento do carro para que não tenha prejuízo. Mas, isto acontece porque o tipo do taxímetro que é usado não registra as importâncias fixando o total. Se fôsse colocado um taxímetro que registrasse como uma máquina registradora isso não aconteceria e não poderiam fazer os donos do carro tais contratos.

É o caso de uma pessoa física que conhece que tem uma frota de carros e usa esse tipo de taxímetro. De maneira que no fim do dia o empregado só dará ao dono a quantia marcada no taxímetro.

De maneira que vemos que há possibilidade de uma frota vir a ser constituída por pessoa física. E por que não existe grande número de frotas? Porque o aspecto financeiro não é sedutor, porque se o fôsse todo mundo entraria no negócio, grandes capitalistas viriam para explorar o negócio em nome de pessoas físicas, porque nesta terra a coisa mais fácil que existe é arranjar um «testa de ferro» que poderia funcionar à frente destas frotas, ou empresas.

Mas tal não acontece porque a coisa não é sedutora, mas se aprovarmos esta lei, a primeira coisa que vai acontecer é que todo pequeno vai sair do mercado de trabalho. Então, número grande de carros pequenos, taxis-mirins, vão ser jogados à venda porque só ficarão os autônomos. É algo que precisamos levar muito em consideração. Vai chegar a hora em que só esses frotistas é que estarão na exploração do negócio, e eles irão apertar a Administração Municipal, mostrando seu orçamento que não será nada baixo, para que haja aumento de tarifas, porque não é o mesmo que acontece com aquele que tem dois ou três carros, que cuida dos mesmos, lava, lubrifica, conserva.

E quem vai pagar tudo isso? O povo de São Paulo irá pagar táxis mais caro se esta lei for aprovada. E isso não demorará, porque as pessoas físicas com quatro ou cinco carros terão que vender 2 ou três ou mais e ficar com um só, porque serão autônomos. Essa é a grande realidade.

De modo que, considerando o táxi como apenas uma função do transporte ultrarrápido de massa, esta lei deve ser rejeitada na sua totalidade, não só por estas irregularidades que apresentei, como por muitas outras que poderão ser convenientemente apreciadas pelos Srs. Vereadores.

Sou pela rejeição da presente lei, não só pelos motivos expostos pela douta Comissão de Justiça, mas também pelas ponderações feitas pela Comissão dos Transportes.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Vicente de Almeida.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Sr. Presidente, Srs. Vereadores, quando chegou a esta Casa o Projeto de Lei n. 49-69, e após a sua tramitação pela Comissão de Justiça, na forma regimental, dado o despacho da Presidência, chegou o projeto à Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações, entendeu S. Exa. o Sr. Presidente da Comissão, Vereador Armando Simões Netto, «de per si» e isoladamente, consultar os Srs. Vereadores sobre se teriam restrições ou emendas a serem apresentadas a esta propositura. E, a fim de facilitar o estudo, por todos e para todos, entendeu S. Exa. de coletar, e o fez a todos aqueles que solicitaram e se dispôs a receber as sugestões de cada um, para depois, na própria Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações, condensar todas essas sugestões, estudando-as com os componentes da Comissão, um a um, e alterando aquilo que, no entender da Comissão ou dos vereadores que se dispuseram a dar sua colaboração, deveria ser alterado, eliminando do projeto original aquilo que se entendeu devesse ser extirpado. E decidiu a Comissão que, após os estudos necessários, apresentaria um substitutivo em plenário.

Nestas circunstâncias, fica prejudicada a discussão da matéria hoje, em primeira discussão, porquanto na segunda discussão é que a Comissão de Transportes entrará com o substitutivo que elaborou, que modifica substancialmente o presente projeto.

E, ao fazer esta comunicação à Casa como membro da Comissão de Transportes e, por delegação de meus colegas, em nome dessa Comissão, desejamos desta tribuna, ao focalizar pela vez primeira o relevante problema, agradecer a todos aqueles que conosco trabalharam vários dias e, muitas vezes, noite adentro. Na última semana não foi raro, às 23 horas da noite, reunir-se a Comissão, no salão desta Casa, com todos os interessados, e tive a honra de, no último sábado, receber em minha casa um representante da Prefeitura Municipal de São Paulo e o chefe da Assessoria de Elaboração Legislativa da Câmara Municipal de São Paulo; trabalhamos, até às 0,30 horas de domingo, durante onze horas seguidas.

A Comissão de Transportes quer tornar público o seu agradecimento ao Dr. Sebastião Simões Lima, chefe da Assessoria de Elaboração Legislativa da Câmara Municipal de São Paulo, pelo seu entusiasmo e dedicação; quer tornar público o seu agradecimento aos motoristas autônomos desta cidade, individualmente ou através da diretoria do seu sindicato, que várias vezes compareceram à Câmara Municipal e à Comissão de Transportes para debatermos juntos o projeto; quer agradecer também às chapas que se organizaram no sindicato para disputar sua diretoria, e que compareceram à Comissão para debaterem o problema; quer agradecer à diretoria atual e à chapa que pretende disputar a eleição; quer agradecer aos frotistas que compareceram a esta Casa;

quer agradecer aos despachantes, que através do seu representante, Sr. Renato Miranda, também ajudaram e assessoram a Comissão; quer agradecer à Prefeitura Municipal de São Paulo, que através de seus funcionários, Dr. José Julio de Sampaio Seabra, procurador da Prefeitura, e Eny Amaro, contador de carreira da Prefeitura, e por orientação da Secretaria de Transportes compareceram à Comissão e também nos assessoraram na elaboração deste substitutivo.

Feito este agradecimento, Sr. Presidente, e apenas para tranquilizar os Srs. Vereadores, entre os quais se acha V. Exa.; ora na Presidência, e o nobre Vereador Ephraim de Campos, quero informá-los de que também nós estamos de acordo com vários pontos de vista de S. Exas. E foi esta coincidência a determinante do substitutivo, além de outras coincidências. De tal forma que várias das falhas, diria melhor, aqui apontadas pelo nobre Vereador Ephraim de Campos, foram corrigidas no substitutivo a ser apresentado. Quando S. Exa. fala sobre os itens que lhe pareceram dignos de serem corrigidos, muitas vezes os pontos de vista de S. Exa. coincidiram com os nossos. No trabalho do substitutivo, a Comissão procurou corrigi-los. Assim é que, por exemplo, a obrigatoriedade da apresentação do curso previsto apenas para os motoristas autônomos, foi estendida também a todo e qualquer condutor de veículos, que trabalha em qualquer uma das empresas a se formar, de tal maneira que a exigência fica mantida não para alguns, mas estendida a todos. Quando S. Exa. manifesta sua preocupação de que os frotistas ou empresas acabarão com os autônomos, esta preocupação coincidiu com a nossa, e posso afirmar que coincidiu também com a do Sr. Prefeito, de tal maneira que, no substitutivo, foi previsto que, de todas as licenças de veículos a taxímetro a serem expedidas pela Prefeitura, de todo alvará a ser concedido pela Prefeitura, as empresas, na sua totalidade, na sua soma, poderão chegar até o número de 60% dos veículos registrados como táxis na Capital, e pelo menos obrigatoriamente uma faixa de 40% do número de veículos licenciados como táxis será, por força da lei, destinada aos motoristas autônomos. De maneira que fica eliminado exatamente o problema abordado pelo nobre Vereador Ephraim de Campos, de ficar a Prefeitura e a Cidade na mão de companhias que amanhã, eventualmente, poderiam forçar a elevação das tarifas, porque o Prefeito contará, sempre, com a faixa de pelo menos 40%, necessariamente obrigatória para os motoristas autônomos. Quanto à observação de S. Exa. sobre o problema do carro de duas portas, entendeu a Comissão, no seu substitutivo, de exigir a colocação em funcionamento de veículos de quatro portas apenas para empresas, e tão somente a partir da data prevista no substitutivo para renovação das frotas, o que significa que as empresas poderão se formar, hoje, ainda que com táxis-mirins, mas, à medida em que cada um desses veículos atingir o limite de idade de uso e quando tiver de ser substituído por um novo, nesta substituição, e tão-somente para empresas, será necessária a colocação em uso de veículo de quatro portas.

Motoristas autônomos, que hoje têm veículos de duas portas, poderão substituí-los, tantas vezes quantas entender, por um veículo de igual ou maior número de portas. Desta maneira desaparece aí também a preocupação do nobre Vereador Ephraim de Campos.

Quanto à observação do nobre Vereador Manoel Sala de que o motorista autônomo teria custo operacional maior do que o veículo da empresa, é uma tese que, no nosso entender, parte de uma premissa errada e que há de chegar, necessariamente a uma conclusão errada também.

No mundo de hoje, na organização das companhias de qualquer serviço, o seu desenvolvimento, o seu crescimento, até atingir número ideal, desde que não chegue ao gigantismo, implicará, necessariamente, sempre menor custo operacional. E' assim nas companhias aéreas, nas companhias de transportes coletivos, nas companhias de transportes rodoviários de carga; é assim também no transporte ferroviário marítimo.

Em todos os transportes conhecidos, no mundo de hoje, a operação do custo operacional, através do custo itemizado, verifica-se sempre, pois uma unidade apenas não poderá concorrer, em custo operacional, com várias unidades de empresa suficientemente organizada e administrada, ainda que sobre a empresa pesem os gravames das leis trabalhistas, de assistência social, muitas vezes de um salário grandioso, de custo de instalação, de patrimônio investido, de capital realizado, e assim por diante. E toda empresa que passar de 50, 60 veículos, terá a grande vantagem de, por exemplo, instalar a sua própria bomba de gasolina.

E os autônomos, não poderiam ter essa instalação para abastecimento próprio, que viria incidir vantajosamente sobre a diminuição do custo operacional. Ao passo que, à medida que cresce o número de unidades numa dada operação, o custo operacional sempre diminui. E é fácil chegarmos a estas conclusões. Se pegarmos, por exemplo, as tabelas usadas pelo Conselho Nacional do Petróleo, que são analisadas periodicamente, e há uma determinante do preço de combustível no Brasil, e o Conselho Nacional do Petróleo e a Petrobrás se valem do custo "itemizado" do transporte para determinar o custo operacional, vamos verificar ali que o custo "itemizado" entende a divisão do custo total nos itens legislação trabalhista, folha de pagamentos, conservação e manutenção de oficinas e reparos, renovação de frota pneumático e combustíveis. E de tal maneira isso é apreciado pelo Governo, que a Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário e de Carga, órgão que congrega, no Brasil, as empresas de transportes rodoviários, quando tabela seus fretes e os submete à apreciação do Governo, através do Ministério dos Transportes, sempre opera um aumento de frete na proporção do custo "itemizado" tantas vezes quanto aquele custo fôr atingido nos aumentos.

Assim é que, quando se aumenta o preço do petróleo, se dá também o aumento do transporte proporcional ao item petróleo, no custo da operação. De maneira, nobre vereador, que não há como conseguir-se que uma unidade autônoma tenha um custo operacional menor que as unidades das companhias, além de um certo número e antes que

elas atinjam o gigantismo. O custo operacional das companhias é sempre mais elevado quando o numero de unidades é pouco, quando o numero de unidades é insuficiente para diluir os custos ou quando o numero de unidades é de tal ordem que, atingindo o gigantismo, pode incorrer na necessidade de contratação de milhares de empregados; e quando a companhia pode concorrer com maior responsabilidade de assumir o compromisso que a Legislação Trabalhista determina e que se vai agravando a medida que os anos passam. Assim, não há como se discutir o custo operacional de uma unidade em concorrência com unidades variadas em numero ideal de uma empresa.

**O Sr. Alfredo Martins — V. Exa.** me concede um aparte? Estou ouvindo V. Exa. com toda a atenção. E quero reportar-me ao trecho em que V. Exa. falou dos 40% que ficarão assegurados aos autônomos e 60% aos frotistas. Neste ponto, queria perguntar se a Comissão de Transportes tomou as devidas cautelas de verificar quantos motoristas autônomos existem. Haja vista que já existem algumas empresas organizadas: mal organizadas, mas existem funcionando. Então queria saber se a Comissão de Transportes tomou conhecimento de quantos motoristas autônomos já existem em São Paulo.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Exa.**, esse ponto foi muito discutido pela Comissão, pelos membros da assessoria e por todos enfim que participaram dos trabalhos. Chegou-se à conclusão de que seria relativamente fácil, se não bem fácil apurar-se exatamente tudo, porque o substitutivo deveria prever prazo de 180 dias para o cadastramento geral. De modo que 180 dias após a publicação da lei, a Prefeitura, pelo cadastramento dos motoristas teria o numero exato dos existentes na praça.

**O Sr. Alfredo Martins —** Justamente esse ponto está-me preocupando. Parece-me que deveriam ser 40% para as companhias e 60% para os autônomos. Então seria o inverso do que está-se pretendendo.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Sr. Vereador,** a Câmara Municipal ao votar o presente substitutivo tem que apurar e determinar os direitos e as obrigações. É preciso, sempre na concessão de serviços públicos, que fiquem determinados os direitos, mas também fiquem equacionadas as obrigações. A necessidade "sine qua nom" para formação de companhias de táxis em São Paulo é de se garantir o mínimo de existências que elas poderão fazer perante o poder publico, ou seja, o poder publico tem que oferecer o maximo de garantias sem prejuizo do interesse publico para que a iniciativa privada se estimule a ponto de fazer o necessario investimento.

Foi debatida a percentagem de 70% e 30%; foi debatida o melo a melo, ou seja, 50%, e chegou-se à conclusão, depois de varios estudos, depois de varios debates, depois de varios calculos, que a percentagem ideal seria de 60 e 40%. Dou um exemplo a V. Exa.: no setor de transporte coletivo da Cidade de São Paulo, a Prefeitura pode impor obrigações e exigir o cumprimento das mesmas pelas empresas particulares de transporte coletivo, porque ela dispõe de uma arma para combatê-las, a ponto de substituí-las quando necessario por onibus da C.M.T.C. De tal maneira que ainda há 15

ou 20 dias o Prefeito atual determinava a suspensão da empresa de Vila Esperança, pelos maus serviços prestados, e colocou em seu lugar veiculos da frota da C.M.T.C. Então, a Prefeitura tem como exigir das empresas de transporte coletivo um bom serviço, sob pena de tirá-las de circulação e colocar onibus da propria C.M.T.C.

Nesse problema de táxis foi examinada mais ou menos a mesma coisa. Tínhamos um receio — que era o mesmo do nobre Vereador Ephraim de Campos — de que amanhã a Prefeitura ficasse nas mãos das companhias, e sujeita às imposições delas, de vez que não havia condições de criar a sua C.M.T. de táxis. Daí, então, se reservar a taxa mínima de 40% para os autônomos.

**O Sr. Alfredo Martins —** Eu acho pequena.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA —** É uma tese a ser discutida, e eu terei muito prazer em fazê-lo agora com V. Exa. Por que V. Exa. acha pequena.

**O Sr. Alfredo Martins —** Porque ficando a porcentagem de 60% nas mãos das organizações sabe V. Exa. que elas vão mandar com mais facilidade, não há a menor dúvida. V. Exa. referiu-se à C.M.T.C. Pergunto-lhe: quem é que pede aumento do preço das tarifas do transporte coletivo?

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA —** Praticamente hoje quase não mais se pede aumento, porque a Prefeitura conseguiu manter, juntamente com a C.M.T.C., um centro de operação de custos, e praticamente é a Prefeitura quem determina o preço da passagem. Por enquanto só tem determinado aumento porque a moeda brasileira é inflacionária. Numa suposição, que seria muito agradável para todo o brasileiro, de a moeda deixar de ser inflacionária, e desinflacionasse, a Prefeitura tem condições de determinar a diminuição do custo da passagem.

Mas, no problema do táxi se examina a possibilidade de se estabelecer uma porcentagem maior. Mas, como queremos determinar certas obrigações às empresas para garantir também o povo, de uma outra parte, chegamos a determinar que todas as empresas de táxi serão obrigadas a manter aos sábados, domingos e feriados e dias santos, o mínimo de 50% do numero de seus táxis em funcionamento, em tráfego, e no período noturno todos os dias, inclusive no período noturno de sábados, domingos, feriados e dias santos um mínimo de 30% dos veiculos em tráfego, e teríamos que dar uma porcentagem maior para as companhias, porque quando essas porcentagens de 50% e 30% incidirem sobre o numero "X", incidiria sobre numero maior, e teríamos assegurado em São Paulo o tráfego de táxis aos sábados, domingos, feriados e dias santos e no período noturno.

**O Sr. Alfredo Martins —** Plenamente de acordo, nobre Vereador.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA —** Esta foi uma das determinantes. Mas, Sr. Presidente, Srs. Vereadores, não desejo alongar-me. Vou encerrar por ora minhas considerações neste instante sobre a matéria, porque como o Substitutivo da Comissão de Transportes entrará em segunda discussão do presente projeto, então, teríamos todos nós igual oportunidade de examinar e discutir o item por item, e eu não ficaria mais discutindo o projeto original, já superado pelo Substitutivo que será apresentado na fase de segunda discussão do presente projeto.

Era o que tinha a dizer por hoje, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Freitas Nobre.

**Nota da Taquigrafia:** — O Sr. Freitas Nobre pronuncia discurso que, por depender de revisão, será publicado em separado. (Roldizio n.º 74)

**O SR. PRESIDENTE** — O tempo destinado à Sessão está esgotado. O nobre Vereador Freitas Nobre ficará inscrito para falar na próxima sessão, com mais oito minutos.

Convido os nobres Vereadores para a próxima Sessão Ordinária, com a Ordem do Dia a ser publicada.

Estão encerrados os nossos trabalhos.

16/06/1969 — 44ª S.O., pronunciamento do vereador Freitas Nobre com apartes de outros vereadores. D.O.E., 25 jun 1969, p.60 col.1-4.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores: sou favorável à constituição de companhias de táxis na Capital, e acompanho o problema desde outras legislaturas, inclusive o interesse de outros Vereadores, como Marcos Mélega e Valério Giull.

Minhas considerações a propósito desta propositura vêm numa tentativa de melhor ajuste à realidade do problema em nossa cidade.

Evidentemente, se dependesse de mim a não aprovação desta propositura, hoje, eu teria que pensar, porque sou, em princípio, favorável à estrutura das companhias de táxis.

No entanto, o problema, se colocado de outra forma, quanto às correções necessárias, algumas delas estão sendo feitas pelas Comissões Reunidas de Transporte e de Trânsito.

Acredito que várias dessas correções esclareçam algumas das dúvidas que tenho e outras que pretendo levantar, embora a correção dos aspectos legais seja difícil.

Entretanto, tenho a segurança de que o meu voto contrário, hoje, não elimina a propositura. Dada a existência de um substitutivo, vou preferir, evidentemente, votar dessa forma, mas na esperança de que aquele substitutivo possa realizar muitas dessas correções que parecem necessárias.

Pelo exame do projeto, tive a impressão de que nenhuma companhia virá a constituir-se aqui na Cidade, para atender às exigências do projeto e, portanto, da lei, face a um número tão variado de taxas, de tributos, de emolumentos e outras exigências; que poucas companhias, ou nenhuma, tenha interesse em se instalar no Município, nessas condições.

Essas numerosas exigências e taxas, além de gravar sobremaneira o custo operacional, de outro lado, como consequência, vai obrigar um violento reajuste das tarifas, inevitável pelo cálculo mais simples que se fizer, se as companhias se constituírem.

Acredito que as correções do substitutivo possam corrigir algumas falhas; julgo proveitosa a existência das companhias, porém o presente projeto reclama altera-

ções profundas. Por exemplo, com referência exatamente a algumas taxas, vamos verificar que os permissionários vão pagar as seguintes taxas: (lê)

"I — de Licença para Estacionamento de Veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:

a) ponto privativo — 20% do valor do salário mínimo;

b) ponto livre — 10% do valor do salário mínimo;

II — de Expediente, referente a:

a) Matrícula, anual, para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% do valor do salário mínimo;

b) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5.00 (cinco cruzeiros novos);

c) termo de permissão — 20% do valor do salário mínimo;

d) substituição do veículo;

1) 5% do valor do salário mínimo;

e) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 11, para:

1) espólio ou pessoa a quem, por partilha, coube o veículo — 10% do valor do salário mínimo;

2) — empresa e motorista profissional autônomo — 20% do valor do salário mínimo;

f) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedido nos termos da Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:

1) — empresa — isento;

2) — motorista profissional autônomo — 20% do valor do salário mínimo;

g) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo — 1 salário mínimo;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

Tudo isto e mais algumas exigências, conforme vamos verificar aqui, por exemplo: (lê) "c) dispor de sede e escritório no Município, bem assim de garagem com capacidade para, no mínimo, 50% dos veículos de sua frota"

Evidentemente, a exigência da garagem é razoável, porque preserva o veículo de maior desgaste, mas se a empresa vai ser obrigada a construir uma garagem para guardar pelo menos 50% dos seus veículos, acabará onerando aqueles que vai usar o veículo e, portanto, obrigando a um aumento sensível da taxa atual do táxi.

E ainda: (lê) "d — ser proprietária de, pelo menos, 25 veículos de aluguel, devendo, os que não estejam licenciados como táxi, ter um ano de fabricação, no máximo."

A exigência de que tenham um ano de fabricação é boa porque coloca um veículo novinho na praça, mas o munícipe vai preferir utilizar-se de um carro de 5 ou de 10 anos, mas não deseja suportar o resultado do alto custo operacional, pagando uma taxa que vai ser evidentemente revalorizada ou reatualizada.

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. me permite um aparte?

O SR. FREITAS NOBRE -- Desejaria continuar na minha oração, porque evidentemente tenho um período muito curto para falar e não vou poder chegar aonde devo. Mas sei que algumas dúvidas sejam sanadas pelo substitutivo. Daí por que minha presença, hoje, na Tribuna, significa o desejo de que estas correções sejam feitas. Se dependesse de mim para que houvesse a apresentação do substitutivo — e vejo que não é este o problema — não haveria dificuldade.

Quanto a motoristas profissionais autônomos, para obter o alvará, ele terá que ter exercido a profissão de motorista no Município pelo menos durante um ano. A exigência fere a lei federal que não impõe tal restrição. Aliás, pode um motorista particular com 10 ou mais anos de prática ser muito melhor condutor de táxi que um profissional com um ano de experiência.

O Sr. Vicente de Almeida — V. Exa. permite um aparte? Para V. Exa. dispor de mais tempo, seria interessante que passasse para outro assunto, já que essa exigência foi eliminada.

O SR. FREITAS NOBRE — Vou aguardar com muita esperiança o substitutivo, no sentido de que realmente ele tenha corrigido uma série de dúvidas no projeto. Vamos acreditar que ele tenha resolvido também o problema do curso de treinamento e orientação, que é uma exigência que não poderia permanecer.

O motorista, não o amador, mas o profissional, quando recebe a carta de motorista, recebe-a somente depois de exame a qual se submete e que o capacita a dirigir, pelo meos em tese, o veículo, não apenas no Brasil, mas em todo o mundo em que haja o convênio específico.

Vamos, então, ao problema do alvará do estacionamento e a condição do motorista autônomo, que terá direito só a um alvará, sendo-lhe vedado manter preposto para dirigir o veículo.

Que ele tenha direito apenas a um alvará é razoável. Mas que ele não possa autorizar preposto a dirigir o veículo, a não ser naquelas condições muito restritas do projeto, não entendo. E vou dizer por que.

Aliás, quero voltar a um ponto anterior: acho que aquelas companhias de táxis podem ser constituídas de 3, 4 e ou 5 veículos.

Absurdo é exigir a constituição de grandes empresas, partindo de 20, 30, 40 veículos, mesmo porque as condições das empresas com pequenos veículos pode ser início para constituição de grandes empresas. Não é possível entregar o Município a uma empresa grande, porque controlará com mais facilidade a oscilação do mercado e forçará com mais facilidade a alteração das taxas de transporte.

Quanto ao motorista autônomo, entendo que este não poderá manter preposto apenas no caso de invalidez permanente como o projeto prevê. Ele pode ficar doente dois, três, quatro meses e, no entanto, não tem invalidez permanente, ou tem que assistir mulher, filhos, etc. gravemente enfermos, não pode ficar com o carro parado, o capital parado, sem possibilidade de

colocar um preposto para guiar o veículo e garantir-lhe até o seu tratamento. Deseja-se tirar ao motorista autônomo a possibilidade de indicar um preposto para que esse preposto possa dirigir o veículo durante a sua comprovada doença, ou um outro motivo de força maior.

Mas, o projeto prevê apenas essa permissão quando ocorrer invalidez permanente que impossibilite a prestação do serviço, comprovada pelo Instituto Nacional de Previdência, mas justamente quando está inválido permanentemente, o INPS concede a sua aposentadoria.

O Sr. Vicente de Almeida — O INPS paga a ele durante o tempo que fica inválido temporariamente.

O SR. FREITAS NOBRE — Quando fica inválido e essa invalidez ou licenças periódicas de saúde atingem cinco anos, é automaticamente aposentado. Mas se doente um, dois, três meses, não é razoável que o veículo fique parado e ele não possa autorizar um preposto a usá-lo, não porque recebe um mínimo do INPS, mas porque o veículo tem necessidade de estar funcionando, a própria manutenção do veículo exige que esteja em funcionamento, porque se desgasta e estraga. E quando se trata de força maior, como o caso de doença grave em família?

Os veículos que são depositados em virtude de ações judiciais e colocadas durante meses sem funcionamento, apresentam determinada deterioração, deficiência e defeitos que não apenas prejudicam o proprietário, mas que correspondem a uma diminuição do seu valor.

Quanto às empresas permissionárias, estariam elas pelo projeto obrigadas a ter no mínimo 30 táxis dentro do prazo de um ano, 40 táxis no prazo de dois anos, e 50 táxis no prazo de três anos, prazos esses contados da data da permissão. Entendemos que não se deve estruturar as companhias de táxis de maneira que só possam existir as grandes empresas. É razoável que se permita a pequenos grupos a constituição de empresas de táxis, a partir de 5 ou 10 veículos, mesmo porque essas companhias também poderão vir a ser as grandes empresas de amanhã. Além disso, cumpre considerar que a exigência contida na alínea "e", do artigo 23, parece até um absurdo: como se admitir que uma empresa que no primeiro ano tenha 30 táxis já tenha 40 no fim do segundo ano e 50 no fim do terceiro ano? Isso é obrigar a empresa a ir mais adiante do que pode ir. Como já disse, há uma injustiça contra os pequenos grupos que se poderiam organizar para prestar serviços de táxis; há também o aspecto de não se entregar a exploração do serviço de táxis às grandes empresas, que ficariam com o controle da oscilação dos preços; esse é um outro aspecto, que também preocupa. Vou mostrar como o custo operacional dessas companhias vai-se tornar bastante alto. ....

Refiro-me especificamente à alínea "f" do artigo 23, quando declara que as empresas permissionárias serão obrigadas ainda a estabelecer escalas, de forma a manter um serviço ininterrupto, e aos sábados e domingos e feriados, 60% da frota, no mínimo. Essa manutenção obrigatória de 60% no mínimo em atividade é uma exigência alta a agravar o custo operacional da empresa, de tal ordem que ou jamais se constituirá uma empresa desse tipo ou o município será forçado a sofrer um reajuste imperioso das tarifas de táxis.

E também as empresas que não poderão mais ter as condições de funcionamento com maior número de pessoas a usar os táxis, terão que se dissolver, se chegarem a se constituir. Este risco existe porque se a companhia, com todas essas exigências, ainda assim se constitui, o aumento da tarifa é inevitável, inclusive para o da frota em um, dois ou três anos, nem vai poder manter os 60% da frota, em funcionamento, naqueles dias e no período noturno.

Pensemos nessa exigência para as 3 ou 4 horas da madrugada! A empresa tem que ter em funcionamento 60% da sua frota durante as 24 horas. Ora, qual a empresa que vai manter nesse período em funcionamento 60% de sua frota, sujeita à fiscalização, aumentando o custo operacional? Quanto vamos pagar por quilômetro para o percurso do táxi?

Essa a preocupação que nos assalta. Isto, se a empresa se constituir com esse custo operacional tão alto, terá ela que se dissolver ou será obrigada àquele reajuste indispensável de tarifa. E quem vai pagá-lo? É a classe média; o bancário, o funcionário de certa categoria, o comerciante, o profissional liberal, que são os que usam o táxi, que precisam usá-lo. É aquela faixa intermediária entre os que usam condução mais popular e aqueles que têm carro e que se deslocam com seu veículo na direção da cidade ou da cidade-bairro.

Portanto, é a classe média, já pressionada, que, em pequena, alta e grande escala desta cidade, cidade proletária por excelência, vai sofrer o impacto, a opressão deste custo inaceitável, se mantido o Projeto nessas proposituras.

O artigo 34 também merece reexame. Dispõe ele que se aplicam, no que couber, suas disposições às empresas ou pessoas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga a frete, desde que seus veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas, ficando sujeitas, ainda, aos atos regulamentares pertinentes especificamente ao exercício dessa atividade.

Parece estranho o artigo 34 dentro do contexto da propositura.

O Sr. Vicente de Almeida — A Prefeitura Municipal de São Paulo não tem legislação específica para caminhões de aluguel. Na falta desta legislação específica, se regulamentada pela lei vigente sobre serviço de taxi. Também, como V. Exa., a Comissão estranhou este artigo e na apreciação dos fatos, verificamos que seria melhor usar para os carros de aluguel, não na expressão, no que compreende, mas, apenas, em itens

pré-determinados, algumas imposições, e por este artigo da lei deixar ao critério do Executivo, na regulamentação, as demais exigências para carros de aluguel e de carga e a lei passaria a versar precipuamente sobre carros.

O SR. FREITAS NOBRE — Veja V. Exa. que todo esse reconhecimento e todas essas observações através de substitutivo que, segundo se informa, tem audiência, conhecimento e aprovação do Sr. Prefeito, bem revela a necessidade de uma permanente advertência desta Casa com relação às proposituras, porque sua votação normal nos coloca sempre em condições de ter que ficar retificando problemas e soluções que ao próprio Executivo cria situações muito difíceis.

Daí porque a necessidade de não deixar a Câmara viver período meramente formal de chancela dos projetos do Executivo. É isso que tem que ser entendido. A cidade fala através das pessoas que escolheu como representantes. São os nossos companheiros dos dois grupos. E se não há, através da palavra desses elementos que representam o povo, as advertências no sentido de uma correção, a cidade sofrerá as consequências dessa ausência.

No caso do projeto dos taxis, deve haver o maior interesse em que a propositura seja reexaminada, seja corrigida. As correções são necessárias e já ocorreu que o Executivo em certas épocas enviara proposituras tão falhas que ele mesmo as vetava, porque reconhecia as impropriedades que a Câmara, na sua missão fiscalizadora, muitas vezes não observava.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Manifesto-me inteiramente de acordo com o ponto de vista de V. Exa. e digo mais para aqueles que querem argumentos sobre a permanência e a necessidade dos parlamentos. Aí está a caracterização de uma das necessidades. Toda vez o Executivo pode ter uma eventual falha, o parlamento tem capacidade para aperfeiçoar, corrigir e sanar o erro.

O SR. FREITAS NOBRE — É uma pena que alguns que se colocam nesse trabalho fiscalizador sejam muitas vezes apontados como ovelhas negras, fazendo um trabalho desumano para com os municípios e em prejuízo da Cidade. A Cidade precisa desse trabalho de fiscalização, sem o qual a administração fica ditatorial e capaz dos erros mais profundos que seriam corrigidos com maior dificuldade, do que corrigidos diretamente pelos representantes do povo na sua ação fiscalizadora.

Não cabe a mim, vereador, ficar criando problemas que prejudicam o interesse da cidade mantendo uma oposição obsoleta e superada, mas cumprir minha missão fiscalizadora.

**O SR. PRESIDENTE** — A Presidência deseja consignar nos Anais da Câmara Municipal de São Paulo a visita sobremaneira honrosa que fez a esta Edilidade o Exmo. Presidente da Egrégia Câmara Municipal de Osaka, Japão.

S. Exa., o nobre Vereador Dr. Hiroichi Kuroda, esteve no Salão Nobre, bem como no Gabinete da Presidência, onde em nome do Parlamento que representa saudou a população paulistana.

Esta Presidência, de público, e interpretando o pensamento dos nobres colegas, agradece a deferência da honrosa visita.

Ao mesmo tempo, a Presidência convocou os Srs. Vereadores para a 5.a Sessão Especial, a ser realizada amanhã, dia 19 de junho de 1969, às 14,30 horas, destinada ao "Ciclo de debates sobre a oportunidade de transformação do Hospital Municipal em Hospital das Clínicas do Município e criação do Hospital Psiquiátrico Municipal", conforme requerimento "d" n.º 1161-69, de autoria do nobre Vereador Oliveira Laet.

Esclarece a Presidência que amanhã será debatido exclusivamente o assunto referente à criação do Hospital Psiquiátrico do Município.

Tem a palavra, para discutir o Projeto de Lei n.º 49-69, o nobre Vereador Sampaio Dória.

**O SR. SAMPAIO DÓRIA** — Sr. Presidente, nobres Vereadores: Pretendíamos — conforme consta do pronunciamento emi-

tido pela Comissão de Justiça desta Casa — trazer hoje à discussão alguns pontos de ordem legal que, no nosso entendimento e no dos membros daquele órgão, estavam a merecer reparos. Ao lado das considerações feitas pelo nobre Edil Freitas Nobre, há outras, levantadas pela douta Assessoria Técnico-Legislativa desta Câmara, e outras, ainda, resultantes de estudos individuais feitos por membros da referida Comissão. Todavia, com o objetivo de prevenir eventuais tumultos na discussão do projeto em tela, houve entendimentos entre os membros da Comissão de Justiça e a liderança do Sr. Prefeito desta Casa no sentido de que seriam reunidas num único substitutivo, a ser apreciado pelo Plenário, todas as sugestões que os srs. Vereadores, os membros da Comissão de Justiça e de outras comissões teriam a apresentar ao projeto original.

Tendo em vista, entretanto, que na segunda discussão poderemos levantar aqueles pontos controversos — o que fariamos hoje —, e tendo em vista ainda que não chegou, até o momento, ao nosso conhecimento o substitutivo elaborado pela Comissão de Transportes da Casa, que englobaria também as correções necessárias a estas inconstitucionalidades do projeto de lei, deixamos para discutir o projeto na próxima sessão, por ocasião da segunda discussão da matéria.

**O SR. PRESIDENTE** — Não há mais oradores inscritos. Está encerrada a discussão. Vamos passar à votação. Os Srs. Vereadores que estiverem de acordo, conservem-se como estão. (Pausa). Está aprovado, em primeira discussão, o Projeto de Lei n.º 49-69

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — (Para declaração de voto) — Sr. Presidente, nobres Vereadores, pelos motivos já expostos nesta tribuna, votei pela rejeição do projeto na sua totalidade, porque o considero cheio de falhas. A propositura em questão deveria ser refeita inteiramente e não remendada.

Consta que existe um substitutivo a ser apresentado em segunda discussão. Eu acho que por melhor que ele seja, sempre será um acréscimo a uma coisa imperfeita desde o seu início. As múltiplas falhas apontadas e discutidas desta tribuna, justificam minha atitude. E não vejo porque tanto aqodamento na aprovação do presente projeto. Ele deveria voltar ao Executivo para ser inteiramente reformulado, vindo, posteriormente, a esta Casa, para efetiva apreciação.

**Nota da Taquigrafia:** O Sr. Vicente de Almeida, pronuncia discurso que, por dependência de revisão, será publicado em separado. (Rodizio n. 82).

**O SR. JIHEI NODA** (Para declaração de voto) — Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores, entendemos que o problema dos táxis em São Paulo deve ser urgentemente regulamentado, mormente em se tratando de cidade grande como a nossa, onde motoristas de táxis vivem desleixados, sujos, com os carros em péssimo estado.

Não podíamos concordar, no entanto, com a quantidade mínima de carros exigida para iniciar-se uma empresa. Todos nós, inclusive o Sr. Presidente e os Srs. vereadores, nascemos bebês e hoje somos homens feitos. Assim também o cidadão pode e deve iniciar com um carro e amanhã poderá ter vinte, trinta ou quarenta, quantos puder. Apesar disso, votamos favoravelmente, tendo em vista o substitutivo que será apresentado na segunda discussão, apresentando uma melhor solução para esses casos.

18/06/1969 — 45ª S.O., declaração de voto do vereador Vicente de Almeida. D.O.E., 27 jun 1969, p.43 col.4.

**DISCURSO PRONUNCIADO NA 45.a SESSÃO ORDINARIA REALIZADA EM 18-6-69 (RODIZIO 82)**

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — (Para declaração de voto) — Sr. Presidente, Srs. Vereadores, votamos favoráveis à aprovação, em primeira discussão, do presente projeto pelos motivos expostos anteriormente desta tribuna, ou seja, de que a Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações da Casa, ouvindo todos os interessados no assunto e apenas lamentando que alguns dos quais se mostram agora interessados não tenham atendido a tempo a nossa solicitação para estudarmos juntos, e não tenham votado favoravelmente.

Quando este projeto vier à segunda discussão, a Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações entrará com o seu substitutivo e terá muito prazer em receber e ouvir críticas dos nobres Vereadores.

Apenas registro com algum desagrado a expressão do nobre Vereador Ephraim de Campos quanto ao adodamento. Não há nenhum adodamento. Ninguém está adodado para aprovar coisa alguma. O que entendemos é que uma vez submetidos nossos nomes ao "referendum popular" para nos elegermos membros da Câmara Municipal, a nós nos impõe, como obrigação primeira, fazer leis. Então, não abro mão do direito de fazer leis, como deseja o Vereador Ephraim de Campos. Sr. Exa. entende que o projeto deveria ser devolvido ao Executivo para que o aperfeiçoasse e remetesse novamente à Câmara. Entendo que a nossa obrigação fundamental é não impor ao Executivo o que quer que seja, mas aceitar o projeto e naquilo que ele for imperfeito, a nós cumprir procurar, com sacrifício, que às vezes não são poucos, corrigir as falhas ou dar soluções melhores, no nosso entender.

23/06/1969 – 47ª S.O., Segunda Discussão: ofício de adiamento. D.O.E., 27 jun 1969, p.41 col.3-4.

**O SR. PRESIDENTE** — Vamos passar ao item 1.º da pauta.

— Entra em segunda discussão, adiada, o Projeto de Lei n.º 49/69, do Executivo, estabelecendo normas para a execução do serviço de transporte individual de passageiros no município em veículos providos de taxímetro. Aprovado em primeira discussão na Sessão Ordinária de 18-69 (Recebido em 20.5.69 — Prazo fatal — 29.6.69 — 40 dias).

**O SR. PRESIDENTE** — A Presidência acaba de receber um ofício do Sr. Prefeito Municipal, que será lido.

— E' lido o seguinte:

**Ofício 198/69 de junho de 1969**

Senhor Presidente

Nos termos do ofício A.T. n.º 138, de 20 de maio proximo passado, foi encaminhado a essa Egrégia Câmara, para deliberação dentro do prazo de 40 (quarenta) dias, o Projeto de Lei n.º 49/69, que estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

A fim de possibilitar que a matéria versada na aludida proposição seja objeto de maiores e amplos debates pelos ilustres membros dessa Egrégia Edilidade, resolvo dilatar por mais 15 dias o prazo para votação fixado no ofício inicialmente referido.

Sirvo-me da oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de minha alta consideração.

**Paulo Salim Maluf** — Prefeito

A Sua Excelência o Senhor Doutor José Maria Marin

Digníssimo Presidente da Câmara Municipal de São Paulo

**O SR. ARMANDO SIMÕES NETTO** — (Pela ordem) — Sr. Presidente: em face do ofício encaminhado a esta Casa pelo Exmo. Sr. Prefeito Municipal, requeiro, nos termos regimentais, o adiamento da discussão, por uma sessão, do Projeto de Lei n.º 49/69. E ao mesmo tempo agradeço ao Prefeito Paulo Salim Maluf pela sua compreensão para que esta Casa não discutisse e aprovasse esta matéria, de afogadilho.

**O SR. PRESIDENTE** — E' regimental o pedido de V. Exa.

De maneira que a expressão adodamento a retribuo caracterizando-o como adodamento de S. Exa., sim, em querer devolver um projeto ao tempo em que se poderia dar ao trabalho, se quisesse cumprir o mandato, de ajudar a reformá-lo e aperfeiçoá-lo.

O adodamento é tão-somente de S. Exa., de querer permanentemente devolver o projeto por inteiro ao Executivo, fugindo ao trabalho a que está obrigado nesta Casa, e a sua responsabilidade como Vereador.

**O SR. FREITAS NOBRE** — (Pela ordem) — Sr. Presidente: Pedi a palavra para uma comunicação.

O Prefeito Paulo Salim Maluf deve receber o nosso aplauso pela forma democrática com que resolveu estender o prazo para o exame da propositura relativa aos táxis.

Na verdade, as várias falhas existentes na propositura não poderiam ser examinadas com a calma que as mesmas exigem, se não houvesse a possibilidade dessa dilatação de prazo. A matéria é de alta transcendência para nossa cidade, pois pela propositura há o aumento do custo operacional, e quem iria pagar a tarifa inevitavelmente majorada seria o próprio povo.

É evidente que o Sr. Prefeito, ouvindo os reclamos desta Casa, daqueles que no seu trabalho fiscalizador chamava particularmente a atenção do Executivo e dos nobres pares, para o problema importante e de interesse coletivo, atendeu a esses reclamos e resolveu, portanto, prorrogar o prazo, no sentido de que a Câmara tivesse condições de um exame mais detalhado, profundo e consciente do projeto, que é um dos mais importantes encaminhados a esta Edilidade.

Daí por que, se aqui levantei uma série de objeções à propositura, no aspecto do risco que ela representava, pelo aumento do custo operacional e, portanto, do consequente aumento da tarifa, de outro lado levantei uma série de dúvidas com referência ao aspecto da sua legalidade e da sua constitucionalidade, ferida muitas vezes por dispositivos que se chocavam com a Constituição Federal, com a Lei Orgânica dos Municípios, com o Código Nacional do Trânsito e com o seu Regulamento.

Portanto, a deliberação do Sr. Prefeito deve merecer, de nossa parte, o aplauso que a atitude reclama, valendo dizer que S. Exa. só pode se valorizar no momento em que compreende o trabalho fiscalizador desta Casa, não o trabalho subserviente, que avilta, mas o trabalho que dignifica, na defesa da população da cidade e dos altos interesses do nosso Município.

**O SR. PRESIDENTE** — A votos o requerimento de adiamento da discussão, por uma Sessão. Os Srs. Vereadores que o aprovam, conservem-se como estão. (Pausa). — Está aprovado.

**DISCURSO PRONUNCIADO NA 49.a Sessão Ordinária, Realizada em 27-6-69 (Rodízio 9)**

**O SR. FREITAS NOBRE** — Sr. Presidente, como não há, no Pequeno Expediente o direito à questão de ordem, vou utilizar-me desta oportunidade para levantá-la.

Entendo que esta Sessão é nula, de pleno direito, porque iniciada às 16h20m, quando deveria ter sido iniciada às 15 horas. Tudo o que fizer e se deliberar nesta sessão está, inapelavelmente, nulo. Por qu? Porque o artigo 156, do Regimento Interno, dispõe que “as sessões ordinárias terão a duração de 4 horas, só se realizarão às segundas, quartas e sextas-feiras, com início às 15 horas, desde que presentes, para sua abertura e prosseguimento, no mínimo 1/3 dos membros da Câmara”.

Ora, às 15 horas a Câmara não tinha Presidente, não tinha Secretário, não tinha número e não tinha luz! Portanto, esta Sessão é absolutamente nula. Se os senhores quèrem perder o seu tempo discutindo, hoje, determinadas proposições, poderão fazê-lo, sem nenhum valor, porque quem decide e declara essa nulidade é a Justiça. E diante da disposição expressa, terminantemente expressa, do nosso Regimento, esta Sessão é nula.

Talvez não levantasse a questão se não houvesse um projeto de transcendental importância a ser examinado. Toda a imprensa divulga, hoje, que a Câmara vai aprovar o substitutivo do projeto referente aos táxis. substitutivo êsse que a Câmara não conhece. Ainda há pouco, compulsamos uma das raras cópias dêsse substitutivo.

Não há condições de que a Câmara esteja hoje diante de um fato que a imprensa declara consumado, numa sessão absolutamente nula. Há determinadas nulidades que são sanáveis, e, portanto, não são absolutas. Há outras nulidades que são absolutas e que, portanto, não são sanáveis. Esta não é uma nulidade sanável. É uma nulidade absoluta. Consequentemente, é uma nulidade insanável. Juridicamente, é insubsistente a realização desta Sessão. E não se esqueçam os senhores que o substitutivo sequer foi publicado!

Desejo, antes de prosseguir no pouco tempo que ainda tenho no Pequeno Expediente, indagar da Mesa — se me permite — se, apesar da disposição expressa do Regimento e diante da nulidade absoluta desta Sessão, vai ela ter prosseguimento.

**O SR. PRESIDENTE** — Como no Pequeno Expediente não podem ser formuladas questões de ordem, a Presidência responderá à indagação de V. Exa. logo ao início do Grande Expediente.

**O SR. FREITAS NOBRE** — De qualquer forma, ao terminar minha exposição no Pequeno Expediente, retirar-me-ei, porque, se esta Sessão continuar e se se validar a informação da imprensa, de que o substitutivo que todos nós ignoramos, porque não tivemos ainda tempo de conhecê-lo, será aprovado, isso não se fará com a convência ou omissão dêste Vereador, que considera a Sessão absolutamente nula e que vê a possibilidade de qualquer cidadão reclamar na Justiça a decretação dessa nulidade insanável.

E é tão importante a matéria relativa aos táxis, anunciada como devendo ser aprovada hoje, que foi feito por parte dêste Vereador um elogio, na sessão anterior, face a uma decisão do Sr. Prefeito. S. Exa. enviou ofício à esta Casa declarando que dilatava por 15 dias o prazo para apreciação da proposição, a fim de que os Srs. Vereadores melhor pudessem examiná-la. Se ocorre, agora, obrigatoriedade imperiosa de examinar-se o substitutivo, para o qual o Sr. Prefeito liberalmente permitiu mais 15 dias de prazo, justificando essa ampliação de prazo no ofício lido na sessão anterior ao dizer que tem interesse em conhecer o pensamento dos Srs. Vereadores e permitir-lhes a análise do projeto, evidentemente, nem mesmo o Sr. Prefeito está sendo atendido, na preocupação que tem de, democraticamente, permitir aos srs. vereadores o exame da matéria. É um substitutivo com 70 artigos, e há de compreender V. Exa. e esta Casa a impossibilidade de examiná-lo e de admiti-lo hoje a qualquer exame. Daí a nossa justificativa e, diante dela, a necessidade de insistir em que esta sessão, regimentalmente, é nula.

27/06/1969 – 49ª S.O., Grande Expediente: questão de ordem sobre substitutivo ao projeto. D.O.E., 2 jul 1969, p.58 col.2 até p.59.

**GRANDE EXPEDIENTE**

**O SR. PRESIDENTE** — Nobre Vereador Freitas Nobre: A Presidência eventual dos trabalhos passa a responder à questão de ordem formulada por V. Exa. em pronunciamento no Pequeno Expediente.

V. Exa., como advogado militante, conhece os limites e a conceituação doutrinária da figura da “força maior”. Ela se caracterizou hoje de forma integral. A hora regimental, como V. Exa. é testemunha, os Srs. Vereadores estavam em plenário em número regimental para abertura da Sessão. Todavia, a ausência de força elétrica deixava o plenário às escuras, e sem condições até para a chamada.

O trabalho legislativo é, como todos sabem, de magna importância, especialmente numa comuna como a nossa. A não realização da Sessão, por êsse motivo, quando todos os integrantes da Câmara estavam no recinto do plenário, seria de certa forma indesculpável. A pauta da Ordem do Dia tem itens de suma importância como, aliás, V. Exa. ponderou.

É a resposta desta Presidência.

**O SR. FREITAS NOBRE (Pela ordem)**

— Sr. Presidente: Lamento ter que dizer que na abertura dos trabalhos não havia número. Não sei se posso desautorizar a Presidência anterior, a quem formulei a questão de ordem, a atual Presidência ou a sua Assessoria, que é responsável pela preparação das manifestações da Presidência.

De qualquer forma não havia, na ocasião, número suficiente e não havia exatamente porque os srs. Vereadores estavam preocupados em não dar, de início, número porque o substitutivo relativo aos táxis, que se anunciava, não pudera ser lido por ninguém e havia temor generalizado de ter que se examinar ou aprovar um substitutivo que não tivera tido a chance sequer de passar pelas mãos dos srs. edís. De maneira que, na ocasião da abertura normal dos trabalhos, não havia número.

Em segundo lugar, perguntaria a V. Exa. em que dispositivo regimental se apoia a Mesa para responder à minha questão de ordem. A Mesa alega motivos de força maior que o Regimento não prevê, porque o Regimento prevê os motivos de força maior que justificam o adiamento do início dos trabalhos. O artigo 1.º, no seu parágrafo 2.º, dispõe que "Comprovada a impossibilidade de acesso à sede da Câmara ou outra causa que impeça a sua utilização, poderão as Sessões ser realizadas em outro local, designado pelo Presidente do Tribunal de Justiça do Estado no auto da verificação da ocorrência". Isto é o que diz o nosso Regimento Interno, que não prevê, absolutamente, este motivo de força maior alegado pela presidência. De outro lado — e aí é que é fundamental o problema — a falta de energia elétrica não é motivo de força maior para a não realização dos trabalhos na hora própria. Se por um motivo qualquer a Casa deixou de atender à disposição regimental que obriga o início de suas sessões às 15 horas, evidentemente não pode abri-la às 16,20 horas. Do contrário, é balbúria completa, que pode ocorrer outro dia, por outro motivo qualquer.

Dispõe o Artigo 156 do Regimento que as sessões ordinárias, que terão a duração de 4 horas e se realizarão às segundas, quartas e sextas-feiras e com início às 15 horas, só se realizarão nesses dias, com início às 15 horas, desde que presentes, para a sua abertura e prosseguimento, no mínimo 1/3 dos membros da Câmara.

Era indispensável, portanto, Sr. Presidente, que houvesse a presença de 1/3 da Câmara. Era indispensável que a sessão se realizasse, abrindo-se às 15 horas. O motivo alegado não é de força maior. Esta Casa assim não previu, através do seu Regimento, outros motivos se não aqueles que não estão especificados no Regimento Interno. Evidentemente, esta sessão é nula! E dizia, ainda, que no direito se distinguem as duas nulidades! Sanável e insanável. Neste caso ela não é sanável. É insanável.

Mas devo confessar que uso o argumento jurídico, que sei que é válido não apenas para que a sessão não se realize, mas especificamente que com esse fundamento jurídico me preocupa pode esta Casa deixar de votar o Substitutivo que ignora.

Trata-se, aliás, de substitutivo com 70 artigos relativo a serviço dos mais importantes desta cidade a que passaria a ser votado sem a validade desta Sessão. Com exceção de 2 ou 3 Vereadores, a integral do texto deste Substitutivo é ignorado totalmente.

Esta razão só por si daria a V. Exa., que preside a Mesa neste instante, sem se ater apenas a informações burocráticas da Assessoria, a V. Exa., com a independência de Presidente da Mesa, autoridade para dizer a esta Casa que a Sessão é nula, porque infringe o Regimento da Câmara Municipal de São Paulo.

E daí porque renovo a V. Exa., entropendo à sua decisão independente e autônoma, não só o destino da Sessão, mas também o destino de um substitutivo que esta Câmara vai votar, fazendo por ignorar que a Sessão é nula.

**O SR. NAYLOR DE OLIVEIRA — (Pela ordem)** — Sr. Presidente, pretendo deixar bem claro que numa das afirmações que fez S. Exa., o nobre Vereador Freitas Nobre, parece-me que não explicou bem a verdade. S. Exa. alegou que às 15 horas não havia número para abertura da Sessão e nem estavam presentes o Sr. Presidente e o Secretário. O Presidente estava presente e, inclusive, a meu lado, e para saber se havia número era necessário ser feita a chamada. Quando veio a luz, os Srs. Vereadores estavam presentes e deram número para que a Sessão fôsse aberta.

Quanto à apreciação jurídica da questão, temos a Comissão de Justiça que, depois, poderá apreciar a matéria. Compete à Comissão de Justiça da Casa pois ela existe, e não apenas à apreciação rápida do nobre Vereador o aspecto jurídico da questão.

**O SR. PRESIDENTE —** A Presidência determina a subida das notas taquigráficas para exame do Presidente efetivo da Casa, para que posteriormente seja respondida ao nobre Vereador Freitas Nobre a sua questão de ordem.

**O SR. OLIVEIRA LAET — (Pela ordem)** — Sr. Presidente e nobres Vereadores:

Na tarde de ontem recebemos em nosso Gabinete, para uma palestra informal, três colegas nossos da imprensa. Fizemos questão de frisar que não estávamos dando entrevista, mas que conversávamos e palestrávamos como colegas apenas.

Inquiriram aqueles colegas sobre as razões da nossa entrada na Aliança Renovadora Nacional. Externamos nossa opinião, fazendo nossa a opinião do líder do MDB nesta Casa, nobre Vereador Freitas Nobre, que várias vezes afirmou aqui que alguns dos seus companheiros assumiam uma atitude dúbia: estavam de um lado pretendendo passar para o outro. E dissemos que tínhamos a coragem de arrancar a máscara e de embarcar numa só canoa.

Assumimos essa responsabilidade num momento histórico, arcando com todas as consequências desse ato, e sabendo que seríamos postos no pelourinho e que ficaríamos na berlinda. Não foram poucas as críticas que recebemos, e um colega ainda ontem nos tachou de "primeiro bigorrião" desta Legislatura. Dizia o jornalista que iríamos adotar esse glorioso título. Não vejo porque esse nosso Colega "foca" — por certo é foca porque, quando tiver, como eu, 30 anos de janela em jornalismo saberá criticar um seu colega, — dizia, que em abril este Vereador se entusiasmou, desejando para si a Secretaria do Bem-Estar Social. Es-

tá mal informado. No episódio da eleição da Mesa sim, este Vereador recebeu propostas da ARENA, então, para nela ingressar e assumir uma Secretaria. Recusou. Este Vereador recebeu propostas de três Secretarias para o MDB e não aceitou.

Desafio, agora, a quer quer que seja que me venha dizer o que vão me dar em troca. Não me deram nada e nada pedi. Não quero nada em troca. Isto em resposta ao prezado companheiro e jornalista Natali Júnior, do "Diário da Noite".

Ao nobre vereador David Roysen devo dizer que o conheço há 25 anos, desde criança, portanto. Não tive e não tenho a menor intenção de ofendê-lo na sua integridade, na sua honra, no seu comportamento como homem público, do qual sou testemunha, porque vivemos no mesmo bairro e no mesmo bairro fazemos política. Sei do trabalho de David Roysen, acompanho-o dia a dia. O que critiquei e condenei é o consentimento de estar num partido e no outro. Acima de tudo David Roysen é companheiro e amigo leal.

Não disse, e corre por conta do jornalista do "Diário da Noite", que S. Exa. copia decretos e portarias. Tudo o que disse foi em palestra informal, e já o confirmei perante o nobre Vereador, meu colega. Assumo a responsabilidade por tudo quanto disse. Talvez, por um cochilo, o jornalista publicasse que o nobre Vereador copia decretos e portarias, o que, sem qualquer sombra de dúvida, S. Exa. jamais poderia fazer, já que é atribuição do Executivo. Não tem, pois, lógica.

Quanto a estar abraçado com o Prefeito, isto não é segredo. Todos nós vimos esta fotografia, o jornal "Notícias da Zona Norte" a estampa na sua primeira página, em quatro ou seis colunas. Então, não há o que desmentir, já que é realidade.

Invoco ainda o testemunho do nobre Vereador Freitas Nobre, que não é mais meu líder. Fiz da sua argumentação a minha argumentação.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

Assume a Presidência o Sr. Oliveira Laet.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Sr. Presidente e Srs. Vereadores, eu não entendo que deva e não quero discutir o mérito da questão de ordem levantada pelo nobre Vereador Freitas Nobre sobre a validade ou não da sessão que ora se realiza. Tenho a maior confiança na douta Assessoria da Presidência, assim como já ouvi a manifestação de membros da Douta Comissão desta Casa. Mas com o que não devo concordar, e não posso concordar, Sr. Presidente, é com o procedimento que tem o nobre Vereador Freitas Nobre quando alega invalidade de uma sessão para que não se vote aquilo que ele chama de substitutivo que ninguém conhece. É muito curioso o procedimento de S. Exa. Hoje ele ocupa à tribuna e critica o fato de a Casa votar ou não votar um substitutivo, que na sua opinião eventual, não conhece. O que não é verdade. Mas raras vezes na história desta Casa, e posso afirmar, em nenhuma vez na história desta legislatura, um projeto de lei foi debatido tão amplamente e as discussões que se travaram em torno dele foram de maneira tão aberta, leal e franca. Várias noites, Sr.

Presidente a Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicação desta Casa se reuniu até 22, 23 e 24 horas, não na sala da Comissão, mas no Salão Nobre desta Casa. Convidamos abertamente a todos aqueles que desejassem participar desta discussão. E aqui compareceram representantes dos frotistas, representantes do Sindicato dos autônomos, as chapas candidatas à eleição nesse sindicato, motoristas autônomos, profissionais proprietários de dois, três, quatro ou cinco carros; vereadores de todas as correntes, membros de outras Comissões, e não tive o prazer, Sr. Presidente, em nenhum instante, nessas reuniões que se realizaram na Comissão de Transporte ou no Salão Nobre da Presidente, ou nos sábados e domingos, inclusive, em minha residência, onde tive a honra de receber representantes do Executivo e elementos da Comissão de Justiça desta Casa para analisar os aspectos jurídicos do problema — e eu, então, como dizia, não tive o prazer de registrar a presença destes dois Srs. Vereadores Freitas Nobre e

Ephraim de Campos. Poderiam S. Exas. alegar que não são obrigados a comparecer a reuniões das comissões; poderiam dizer que gostariam de esperar o substitutivo entrar em plenário para discutir. Não vejo porque essa preocupação do nobre Vereador Freitas Nobre. Se S. Exa. entende que o substitutivo não é conhecido, por que não o conhece na sessão destinada à sua discussão? Por que não o discute na sessão de sua votação? Por que impedir que o substitutivo entre em Ordem do Dia e seja debatido artigo por artigo, ponto por ponto? Nada impede. Ninguém pretende aprovar o projeto em sistema de rôlo compressor. Nunca fugimos ao debate, à discussão que possa trazer inclusive, o aprimoramento da matéria.

De maneira que, Sr. Presidente, o Vereador Freitas Nobre, um homem de responsabilidade política nesta cidade, que já foi Vice-Prefeito, vereador em várias legislaturas e reeleito agora, não pode, não deve, no meu entender, assacar contra seus colegas, fazendo uma acusação de que se prepararam para aprovar um projeto que esta Casa não conhece. O problema simplesmente obedeceu a uma determinação do Prefeito e da liderança da maioria do Prefeito nesta Casa, e o projeto foi debatido, discutido. Os Vereadores que hoje manifestam-se contra, nunca se dignaram a comparecer à Comissão, nunca participaram das reuniões, e vêm, agora, alegar que se prepara aqui a votação de um projeto que a Casa não conhece. Comparecessem eles e discutissem conosco, ou na Comissão, ou nas reuniões, porque em todo o instante a porta estava aberta e a reunião ampla, onde várias idéias foram aceitas, muitos artigos foram mudados e a sistemática foi alterada. Entretanto, nunca tive a honra de contar com a colaboração, nem do Vereador Freitas Nobre e nem do Vereador Ephraim de Campos.

De maneira que, Sr. Presidente, não posso concordar em que se afirme da tribuna desta Casa que se prepara a votação de um substitutivo que a Casa não conhece. Conhecêssemos antes, ou conheçamos, na hora da discussão em sessão. Que todos, pois, assumam suas responsabilidades e não nos venham assacar da tribuna desta Casa que se prepara a votação de um projeto que a Casa não conhece. A Casa conheceu-o através das Comissões por onde ele transitou e conheceu-o também através do debate em Plenário.

Não aceito, Sr. Presidente, que ainda hoje, numa Câmara que procura honrar a dignidade do mandato que recebeu, alguém venha a acusar desta tribuna que se prepara a votação de um projeto que a Casa não conhece.

A casa o conhece sim.

E os que não conhecem, poderão conhecê-lo na discussão.

**O SR. FREITAS NOBRE — (Pela ordem)** — Sr. Presidente, o nobre Vereador Vicente de Almeida deu a impressão de que estivesse com a razão. Mas a primeira impressão desaparece apenas com um esclarecimento: recebi há pouco um substitutivo, que é o último de uma série. Fui a uma sala e comecei tentando a possibilidade de verificar a diferença entre um e outro. Os artigos 1.º e 2.º são absolutamente diferentes. Em companhia dos Vereadores Jihei Noda, Manoel Sala, Mariani Guariba, Ephraim de Campos e Theodosina Ribeiro, tomei esse cuidado. Examinamos, comparamos os substitutivos e encontramos alterações nos dois primeiros artigos e vimos a impossibilidade de votá-lo sem conhecê-lo, comparando-o com os textos anteriores. Teríamos vontade de voltar ao Plenário e examinar o substitutivo, mas os dois primeiros artigos são totalmente diferentes do outro substitutivo. Basta tomar os dois substitutivos e compará-los.

Ora, aí já vai, o primeiro equívoco do públicas Vereador Vicente de Almeida.

Em segundo plano, não sou membro da Comissão de Transportes, para ela não fui convocado, nem tinha obrigação de ir lá. Não tive, também, o prazer de ser convocado para comparecer à residência do nobre Vereador Vicente de Almeida, onde 2 ou 3 ilustres companheiros estudaram o substitutivo. Se tivesse o prazer de ser convidado para ir à casa do Vereador Vicente de Almeida, teria a alegria de ali passar algumas horas, quanto mais examinando um projeto de interesse público!

Mas o que posso reafirmar é que o substitutivo é ignorado pela maioria da Casa. Se é ignorado pela maioria da Casa, como pode este Plenário votá-lo?

Nega o nobre Vereador Vicente de Almeida que exista uma determinada pressão para votá-lo ainda hoje. Não fui eu, mas a imprensa toda que declarou isso. Há declaração do Vereador Armando Simões Netto, líder do Sr. Prefeito, afirmando, em vários jornais, que o projeto seria aprovado hoje. Foi o que li nos jornais.

O que constata aqui, Sr. Presidente e Srs. Vereadores, é a presença de alguns mais realistas do que o rei.

O Sr. Prefeito, na sua liberalidade, na sua preocupação democrática de permitir aos vereadores um exame de projeto de tão grande importância para esta cidade, projeto que pode provocar o aumento do custo operacional e obrigar o povo a pagar o dobro ou o triplo da taxa, da tarifa, no transporte dos táxis em São Paulo, mandou um ofício a esta Casa dilatando o prazo de exame por mais 15 dias. Quer dizer, tornou elástico o prazo por mais 15 dias, para que a Casa ainda possa fazer suas observações, seus estudos e sua análise. E o que deparamos hoje, aqui? Mais realistas que o rei, alguns companheiros querem que a Casanova aprove a proposituar, e numa sessão totalmente irregular.

Sou em princípio a favor das companhias de táxis, com a garantia de sobrevivência dos autônomos. Do exame rápido que fiz daqueles dois primeiros artigos — e mais dois ou três comparando os dois substitutivos —, verifiquei que algumas correções, e úteis correções, foram feitas. Mas não posso votar no escuro matéria de tão transcendente importância para a Cidade.

É evidente que levantei a questão de ordem relativa à nulidade da Sessão, não apenas porque de fato ela é nula, de pleno direito — e por nulidade insanável — mas porque também, apesar de nula, insanavelmente nula, ela pode propiciar a esta Casa, no dia de hoje, a votação de um substitutivo que por sinal a maioria dos Srs. Vereadores ignora.

— Dada a palavra aos oradores inscritos no Grande Expediente, verifica-se a ausência dos Srs. Vereadores José Maria Marin, Alfredo Martins e David Roysen.

— Desistiram da palavra os Srs. Vereadores Tibiriçá Botelho, Vicente de Almeida, Araripe Serpa, Armando Simões Netto e Ephraim de Campos.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Freitas Nobre.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Sr. Presidente, Srs. Vereadores, felizmente, quando afirmo alguma coisa, faço-o com segurança do que digo. Se os Srs. Vereadores observarem os dois primeiros artigos de cada um dos substitutivos — o que esta Câmara recebeu em distribuição particular há alguns dias e o que hoje lhe é encaminhado — verificarão que esses primeiros artigos dos substitutivos têm diferenças entre si, isto é, no artigo 1.º do segundo substitutivo foram introduzidas alterações em relação ao mesmo artigo do substitutivo anterior distribuídos particularmente. Os demais artigos não pude sequer examinar, pela precariedade de tempo.

Diz o artigo 1.º do substitutivo anterior: "(Lê) «O transporte individual de passageiros em veículos de aluguel providos de taxímetro constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado dentro das condições estabelecidas nesta lei e pelos demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo».

Já no artigo 1.º do novo substitutivo são acrescentadas algumas expressões, que devem ser comparadas ao artigo 1.º do substitutivo anterior para saber-se até onde essas alterações se justificam.

O artigo 2.º, e não precisaria repeti-lo, também sofreu alteração mesmo na cabeça do artigo. Ora, é preciso que o vereador que recebe o substitutivo totalmente alterado, provavelmente até corrigindo aquelas falhas ou possivelmente deixando algumas outras a corrigir, e comparando como outro, verifica a impossibilidade até de comparar os artigos a que se refere, os itens, as alíneas, sem a possibilidade, assim, de estudá-lo. Daí porque, Sr. Presidente, a impossibilidade de ter este vereador de votar o substitutivo hoje. Quando a Câmara vê o problema dos táxis, ela não pode estar pensando no aspecto formal, ela tem que atentar diretamente para o interesse público, porque é para o interesse público que funcionam as administrações. O Estado não existe para os que governam, mas para os que são governados; da mesma maneira que a família não existe para os pais mas para os filhos, da mesma forma que a escola não existe para os professores mas para os alunos.

Não é possível que, diante de matéria desta importância, a Câmara exclua a possibilidade de exame da propositura.

Quero lembrar agora, nesta oportunidade, Sr. Presidente, a necessidade imperiosa que tem a Câmara de atentar para o ofício do Sr. Prefeito que libera por mais quinze dias o exame do projeto dos táxis.

Ora, faço um apêlo à Câmara nesse sentido, e uso o Grande Expediente exclusivamente com êsse objetivo, seguro de que a Câmara, atentando para o ofício do Sr. Prefeito, e para a necessidade que têm alguns Vereadores de melhor estudar o projeto, possa adiar a aprovação do que ignora.

Evidentemente, alguns Vereadores conhecem o Substitutivo. Excluo do seu desconhecimento os Vereadores Armando Simões Netto, líder do Prefeito, e os Vereadores Sampaio Dória e Vicente de Almeida que o estudaram na residência dêste último. Mas a Câmara não o conhece, de fato. Daí por que insisto na necessidade do adiamento.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Nobre Vereador, quando a Câmara monta uma sistemática de trabalho em que na Ordem do Dia é lido projeto a projeto, em que os oradores podem-se inscrever na fôlha de discussão do projeto; em que é reservado um tempo a cada orador para externar os seus pontos de vista e debater aquilo que entenda deva ser modificado, não vejo por que o receio de V. Exa. de não permitir que o projeto seja discutido. Nunca se falou que alguém pretendesse votar o projeto sem discuti-lo. Vamos discuti-lo todos. Convido V. Exa. para a discussão. Pode aproveitar a sua inscrição e começar a discutir o projeto. Não fugiremos nunca à discussão de nenhum artigo.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Vamos dialogar com V. Exa., nobre Vereador Vicente de Almeida. Diz V. Exa. que aqui está um substitutivo para ser discutido. Eu não posso, no momento, na abertura da discussão, discutir um Substitutivo que não li. Não vou inovar em querer, surpreendido por um Substituto, discutir o que ignoro. E V. Exa. sabe que há prazo regimental, no sentido de que possamos os Srs. Vereadores tomar conhecimento, tomar contato com a propositura, e ter condições, inclusive de tempo, e condições físicas para conhecê-la e discuti-la. Ou então, V. Exa. me coloca, e a maioria dos vereadores na contingência de receber a propositura na hora, sem condições para discuti-la. Este substitutivo está sendo encaminhado à Mesa...

Dessa forma, é melhor excluir a discussão da propositura, porque ela não tem nenhum sentido. Se se apresentar um relatório, um projeto de lei ou um substitutivo que possa ser entregue à discussão imediatamente, sem que as comissões se manifestem a respeito, sem que haja um conhecimento e distribuição das separatas, nem um relativo conhecimento da matéria, não tenho eu nenhuma condição de examiná-la. O fato de ter sido o assunto discutido com base no projeto original, não

significa que se conheça o substitutivo. O que ocorre aqui é a circunstância de a Câmara ter sido surpreendida por um substitutivo e não ter condições de discuti-lo. Não tive sequer condições de lê-lo...

**O Sr. Vicente de Almeida** — Não discuto o ponto de vista de V. Exa., quanto ao fato de V. Exa. não ter condições de ler ou discutir. É opinião pessoal, é manifestação de incapacidade pessoal, e não vou discutir. Mas, quanto à Casa à qual eu pertença, não aceito. A Casa tem condições de examinar os artigos, porque do contrario...

**O SR. FREITAS NOBRE** — Então, não haveria necessidade de prazos.

**O Sr. Vicente de Almeida** — ... do contrario eu seria obrigado a acreditar que todas as vezes em que V. Exa. discutiu projetos na hora — e V. Exa. discutiu varios projetos nesta Legislatura — teria discutido afobadamente, insensatamente, sem estudar o suficiente. Houve inumeros casos que V. Exa. discutiu na hora.

Assim, se inumeros outros casos V. Exa. discutiu na hora, mostrando capacidade e conhecimento para fazê-lo, acredito que V. Exa. seja capaz de manifestar novamente essa capacidade.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Quero dizer a V. Exa. o seguinte: se uma determinada propositura, na sua simplicidade — e não uma propositura complexa desta ordem — me surpreende, posso ter condições de examiná-la e discuti-la de momento. Mas, no caso de um substitutivo complexo, como é o dos taxis, com 70 artigos, só mesmo a genialidade de V. Exa. poderia suprir esta absoluta incapacidade que tenho de ler ao mesmo tempo eu discuto os 70 artigos... Gostaria de ser um cerebro electronico, daqueles que poderiam se assemelhar ao de V. Exa., com a capacidade de assimilação que tem, mas infelizmente estou incapacitado para tal. Se V. Exa. me permitir, mesmo que eu me dispusesse a ler — e apenas ler — os 70 artigos, não conseguiria chegar ao 70.o, porque o tempo destinado à leitura não seria suficiente. Como poderia, então, discutir os artigos que não li, que ignoro? Não tenho, realmente, condições para isso.

**O Sr. Jihei Noda** — Quero dizer a V. Exa. que êsse substitutivo que aí está, até onde eu o li, ainda não estava terminado. Portanto, nenhum outro Vereador poderia tê-lo conhecido, na íntegra.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Outra coisa mais grave é que para se apresentar uma emenda, ela tem que ser assinada por 1/3 dos Vereadores. Se V. Exa., por exemplo, tiver uma idéia para uma emenda ou substitutivo, terá que colher as assinaturas de 1/3 dos Vereadores. Mas, nem V. Exa. nem eu conhecemos o substitutivo, porque ainda ontem êle não estava redigido, como poderiam os demais também assinar?

Como pode a Casa discutir e votar um assunto de tamanha importância contido neste substitutivo, se não teve a oportunidade de conhecê-lo?

Quero utilizar o tempo que tenho no Grande Expediente para dar, de maneira muito mais clara as razões pelas quais acho impraticável discutir-se hoje êste substitutivo, e quanto a aprová-lo, muito menos ainda...

Não acredito que o sr. Prefeito tenha interesse na pressa da aprovação desta propositura. Ao contrario êle afirmou no ofício que enviou a esta Casa — que li e reli com atenção — que dilatara o prazo de 15 dias, para que a representação popular pudesse analisá-lo devidamente.

Não posso admitir que o sr. Prefeito esteja contradizendo aquilo que afirmou em ofício a esta Casa. Se ele permitia uma dilatação de prazo, não é ele quem pretende cercear o direito da Câmara de examinar a propositura, lançando-lhe de surpresa um substitutivo de 70 artigos, que ninguém, humanamente, tem condições de conhecer, a não ser que possua capacidade de assimilação do nobre Vereador Vicente de Almeida.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Jihei Noda.

**O SR. JIHEI NODA** — Sr. Presidente, nobres Vereadores:

O assunto que estamos discutindo é de grande interesse para a população da nossa cidade, pois se trata de problema que irá acarretar despesas em dobro àqueles que usam a condução denominada táxi. A organização necessária a uma empresa como é projetada na propositura é de tal ordem que acarretará, pelo menos, o dobro ou o triplo da taxa que os municípios terão que pagar para servirem-se dos táxis.

Contudo este Vereador votou favoravelmente ao projeto, em primeira discussão, tendo em vista o substitutivo já em elaboração, que entendemos ser de grande interesse de nossa cidade. E o sr. Prefeito da Capital, compreendendo a importância do assunto para nossa cidade, segunda-feira passada encaminhou a esta Câmara ofício dilatando por 15 dias o prazo para discussão do projeto relativo aos táxis.

Assim, todos que aqui estamos, entendemos, queremos que a nossa cidade tenha táxi sem ordem, táxis limpos e motoristas educados. Creemos que não há um único vereador nesta Casa que seja contrário a essa regulamentação, mas querem também, isso sim, examiná-la com profundidade para convencerem-se de que o que está no projeto é do interesse da população.

Estivemos ontem no gabinete do sr. Prefeito expondo o nosso ponto-de-vista a S. Exa. quanto à possibilidade de partirmos do pequeno para o grande. A verdade é que conhecemos por aí indústrias que começaram apenas com o pai e filho. Hoje, no entanto, têm mais de 3.000 operários. Então, porque não darmos à essa gente uma oportunidade para crescer? Para nós, essa oportunidade é que caracteriza o sistema capitalista. Todos nós temos o direito de crescer. Se não dermos essa possibilidade, amanhã nenhum de nós poderá começar a ter alguma coisa.

Verificamos que no caso de proprietário de casas, começa ele com uma casa. Depois adquire mais uma, mais outra, até, ao final tornar-se proprietário de um prédio de apartamentos.

Como engenheiro, também iniciei sózinho, projetando, calculando e construindo. Um dia tivemos a minha firma e a felicidade de adquirir 4 "bull dozer", motoniveladoras e outras máquinas.

Então, porque não se dar esta oportunidade para que todos os paulistanos tenham a "chance" de crescer? Tenham a oportunidade, também, de construir uma firma?

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. permite um aparte? No raciocínio de V. Exa. temos que mudar a lei inclusive para permitir que os postos de gasolina comecem a funcionar com tanques de 200 litros, ao invés de tanques de 20 litros, porque podendo funcionar com tanque de gasolina com 200 litros, amanhã pode crescer para 400, 800 e chegar a 1.000.

**O SR. JIHEI NODA** — Quero dizer a V. Exa. ...

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. me concedeu o aparte e eu não acabei. Devíamos permitir que as farmácias começassem a funcionar tendo no almoxarifado caixa de melhora para que amanhã tivessem caixa de Cafiaspirina, de Biotônico Pontoura e depois se transformassem em farmácia no correr dos anos. O raciocínio de V. Exa. para o caso é totalmente falho. Admitir-se a criação de companhias de taxi na Cidade de São Paulo, partindo de duas unidades, de nada alteraria o que aí está. Os motoristas continuariam prejudicados, incertos, inseguros e insatisfeitos e a população continuaria mal servida.

V. Exa. tem que se reportar ao artigo 1.º da proposição, que estamos discutindo, o qual determina que a partir da votação da lei, e da sua aprovação, se fôr o caso, o serviço de transporte de passageiros em veículos providos de taxímetros de aluguel é um serviço considerado de utilidade pública. Se o artigo 1.º da propositura considera o serviço em questão como sendo de utilidade pública, devemos procurar fazer tudo aquilo que, sem prejudicar o interesse daqueles que exercem a profissão, venha a beneficiar o interesse coletivo. Imagine V. Exa. se, amanhã, a CMTC permitir que uma linha de ônibus comece a funcionar na Lapa com apenas dois veículos; imagine V. Exa. se, amanhã, o Prefeito conceder alvará para que uma linha de ônibus comece a funcionar em Vila Esperança (cuja linha de ônibus local teve cassada a permissão de funcionamento) com apenas dois veículos; imagine V. Exa. se uma empresa de transportes aéreos começar a funcionar apenas com dois aviões; foi-se o tempo de "Aerovias", que começou a funcionar com dois aviões apenas. Hoje, no mundo da pressa, no mundo da perfeição, não se pode permitir que uma cidade da importância de uma São Paulo possa, ao instituir o serviço de táxis, permitir que as respectivas companhias iniciem suas operações com apenas dois veículos. O projeto original falava em 25 carros; chegamos até a fixar o número em 20, e, finalmente, atendendo a parte das ponderações de V. Exa., o substitutivo fixou em 15 o número mínimo de veículos necessários para que uma empresa de táxis possa obter alvará de funcionamento. Manifesto-me contrário ao ponto de vista de V. Exa. de querer permitir que uma companhia de táxis possa passar a funcionar com dois veículos.

**O SR. JIHEI NODA** — Agradeço o aparte de V. Exa., mas continuo no meu ponto de vista, porque entendo que todos têm o direito de crescer. Sou grato ao Sr. Prefeito pela atenção que me concedeu, quando manifestei meu ponto de vista, reduzindo o n.º de veículos de 25 para 20 e de 20 para 15. Sentí-me sumamente honrado com a deferência do Sr. Chefe do Executivo Municipal. Contudo disse a S. Exa. que continuo mantendo meu ponto de vista, porquanto entendo que somente se permitindo que todos cresçam — como nós crescemos de bebê para adultos — é que poderá realmente existir o capitalismo. Do contrário, não se poderia imaginar que alguém crescesse, do contrário só poderia ser gente aquele que tivesse quinze anos; os de menos de quinze anos deveriam ser mortos! Daí não poder concordar com o ponto de vista há pouco expedido.

Estou, no entanto, plenamente de acôrdo com o projeto de lei que disciplina, que dá obrigações e direitos aos motoristas e passageiros. É necessário e urgente que a cidade tenha carros em condições, motoristas educados, coisa que praticamente não existe, qualquer um de nós pode constatar o fato. Estou de acôrdo com os demais artigos do presente projeto de lei, mas não concordo com o item relativo ao numero de carros.

Se uma empresa precisa, para ser chamada empresa, de 15, 20 ou 30 carros — que se fixe em 50 carros — mas, paralelamente, permitam os «autônomos» e aqueles que só podem ter 2, 3 carros e que com o continuar do tempo atinjam o mínimo de carros exigidos.

Somente desta forma acreditamos ter atendido aos interesses da população paulistana, pois sem que tenham esta possibilidade, também outras profissões não terão vez; terão, daqui a pouco, que ser iniciadas com uma importância mínima tão vultosa que esta cidade deixará de crescer!

**O Sr. Vicente de Almeida — V. Exa.** cita o fato de uma criança de 15 anos, mas o argumento me parece totalmente fora de propósito. O crescimento de um ser humano é decorrência de lei natural, orgânica ou física e nós estamos cuidando de uma lei sócio-econômica.

Imagine V. Exa. se para justificar o seu argumento, o de que os pequenos devem crescer, a Prefeitura amanhã concedesse alvará para um colégio funcionar apenas com uma sala de aula; alvará para um hotel começar apenas com dois quartos; licença para uma maternidade se instalar apenas com duas camas e licença, ainda, para que um hospital começasse a funcionar apenas com um tipo de enfermagem. Veja o perigo do argumento de V. Exa.!

Há algumas atividades humanas que podem e devem, inclusive, começar pequenas para irem se ampliando à medida do seu progresso e capacidade. No caso de companhias de táxi, quando a própria lei prevê e assegura uma percentagem estabelecida e definida à sobrevivência do motorista autônomo, quando aquele motorista que a lei define como autônomo — e tivemos o cuidado de pesquisar a palavra autônomo no Instituto de Previdência Nacional — se a lei permite definirmos como autônomo, se a lei permite e assegura que uma percentagem fixa dos táxis licenciados em São Paulo deve ser de motoristas autônomos, se o substitutivo prevê num dos seus artigos a co-propriedade dos táxis, nos termos em que a co-propriedade é definida em lei federal, nós vamos autorizar a formação de companhias que têm que ser organizadas, têm que se estruturar, terão que ter garagens, quadro pessoal, terão que ter, eventualmente, na proporção, à medida do seu crescimento, suas oficinas, serviços de custeio de manutenção, companhias que terão que ter registros, terão que pagar INPS, impostos municipais, que terão que estar permanentemente em contacto com a Prefeitura e que terão por isso mesmo, que possuir seus escritórios, estruturas funcionais que lhes permitam, garantam permanente acesso às fontes a que deverão estar ligadas, imagine V. Exa. se autorizarmos a formação de companhias com 2 táxis. Onde seu proprietário vai alugar garagem, com poderá sobreviver à medida que a folha de empregados aumentar,

como poderá satisfazer aos requisitos de leis estaduais e federais a que as empresas estão obrigadas e que não compete à Câmara Municipal mudar.

**V. Exa.** comete equívoco. Companhia de dois táxis nem será companhia, nem poderá ser registrada como empresa, nem poderá cumprir exigências de leis maiores que independe da nossa vontade modificá-las ou reformá-las. Entendo que 15 o número mínimo de veículos para que uma companhia se inicie já é um número baixo. Entretanto, a minha tese era de 21.

Entretanto, eu aceitei as ponderações dos nobres Vereadores, inclusive de V. Exa., e fui dos que concordaram em que se reduzisse o número para 15. Mas, daí a se pretender chegar a 2 é preferível que não votemos nenhuma lei e continuemos deixando a cidade entregue à sua má-sorte; é preferível que deixemos os motoristas desprotegidos e os táxis sujos, velhos. Companhia de táxis, empresa registrada na Junta Comercial e filiada ao Instituto Nacional de Previdência Social, registrada na estatística e impostos do Estado e da Prefeitura com dois veículos, nem por milagre, nobre Vereador, será possível, pois não terá capacidade de sobreviver e muito menos de ampliar a sua frota, tese defendida por V. Exa.

**O SR. JIHEI NODA — Sr. Presidente,** antes de prosseguir em minhas considerações, requeiro respeitosamente a V. Exa. uma verificação de presença.

**O SR. PRESIDENTE — E'** regimental o pedido de V. Exa. A Presidência o deferiu e convida o nobre Vereador David Roysen para proceder à chamada dos Srs. Vereadores.

— Feita a chamada, sob a Presidência do Sr. Oliveira Laet, verifica-se:

— a presença dos Srs. Vereadores: Alfredo Martins, Armando Simões Netto, David Roysen, Jihei Noda, Mario Osassa, Naylor de Oliveira, Tibiriçá Botelho e Vicente de Almeida;

— a ausência dos Srs. Vereadores: José Maria Marin, Araripe Serpa, Ephraim de Campos, Freitas Nobre, João Carlos Meirelles, Luiz Gonzaga Pereira, Mariani Guariba, Paulo Soares Cintra, Samir Achôa, Sampaio Dória, Theodosina Ribeiro.

**O SR. PRESIDENTE — Responderam à chamada 9 Srs. Vereadores,** com o Presidente. Há numero para prosseguimento dos nossos trabalhos. Está encerrado o tempo destinado ao grande Expediente. Vamos passar ao prolongamento do Expediente.

**27/06/1969 — 49ª S.O.,** Ordem do Dia, continuação da Segunda Discussão: aprovação do substitutivo. D.O.E., 2 jul 1969, p.61 col.1 até p.63.

— Segunda discussão, adiada, do Projeto de Lei n. 49-69, do Executivo, estabelecendo normas para execução do serviço de transporte individual de passageiros, no Município, em veículos providos de taxímetro. Aprovado em primeira discussão na Sessão Ordinária de 18-6-69.

**O SR. PRESIDENTE — Existe sobre a mesa um substitutivo a este projeto de lei,** que o Sr. Secretário vai ler.

— E' lido o seguinte

### Substitutivo n. 1 ao Projeto de Lei n. 49-69

Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo Decreta:

Art. 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será substanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

#### I

##### De quem pode ser autorizado à explorar o Serviço

Art. 2.º — A exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, ressalvado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 2.º, só poderá ser permitida:

- a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;
- b) a pessoa física, motorista profissional autônomo.

Art. 3.º — Os táxis em serviço no Município, somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

#### II

##### Da Pessoa Jurídica e da Permissão

Art. 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de táxi, será outorgado Termo de Permissão, do qual constará os seus direitos e obrigações.

Parágrafo único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Estacionamento.

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo as seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente no Município a data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

Parágrafo único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

Art. 6.º — O Termo de Permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo anterior, comprova:

- a) ser proprietária de, pelo menos, 15 (quinze) veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como táxi, ter 1 (um) ano de fabricação, no máximo;

- b) dispor do uso de área mínima de .. 500,00 m<sup>2</sup> (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150,00 m<sup>2</sup> (cento e cinquenta metros quadrados) de área coberta, e instalação obrigatória para escritório;

- c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

Parágrafo único — Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra «a» deste artigo, a veículo que ainda não esteja licenciado como táxi.

#### III

##### Do motorista profissional autônomo

Art. 7.º — O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- a) ser proprietário do veículo;
- b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

§ 1.º — Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2.º — Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade.

#### IV

##### Do condutor de táxi e da sua inscrição no Cadastro

Art. 8.º — Para conduzir veículos de transporte de passageiros a taxímetro, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 9.º — Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I — Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — Apresentar folha corrida de antecedentes criminais;

V — Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura.

§ 1.º — No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se contar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

§ 2.º — A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha, por período não inferior a 1 (um) ano, conduzido veículo de transporte de passageiro a taxímetro, no Município.

§ 3.º — Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Art. 10 — A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1.º — Não sendo revalidada, até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2.º — Para a revalidação serão exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

## V

### Do registro de condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Previdência Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

Parágrafo único — O registro somente será procedido se o interessado indicar condutor inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, e que atenda, ainda, as exigências legais e regulamentares.

## VI

### Do veículo

Art. 12 — Os veículos a serem utilizados no serviço definido nesta lei deverão ser da categoria automóvel, dotados de 4 (quatro) ou de 2 (duas) portas, e encontrarem-se em bom estado de funcionamento, segurança, higiene e conservação, tudo comprovado através de vistoria prévia.

Parágrafo único — Os veículos dotados de 2 (duas) portas não excederão, em hipótese alguma, a 70% (setenta por cento) do total de táxis em circulação no Município, e não poderão transportar mais de 2 (dois) passageiros.

Art. 13 — Os veículos pertencentes às empresas poderão ser dotados de sistema de controle pelo rádio, desde que autorizados pelo Conselho Nacional de Telecomunicações (CONTEL).

Art. 14 — Os veículos de propriedade de empresas deverão, ainda, apresentar característica especial de identificação, aprovadas previamente pela Prefeitura, a saber:

- a) pintura padronizada, de cor uniforme;
- b) siglas ou símbolos;
- c) inscrição do número de ordem dentro da frota.

§ 1.º — Para os veículos pertencentes a motoristas autônomos ou sucessores, somente será exigido o requisito da letra «a» deste artigo.

§ 2.º — Para os veículos cujos Alvarás de Estacionamento tenham sido expedidos anteriormente à data de vigência desta lei, o disposto na letra «a» do «caput» deste artigo e no parágrafo anterior serão exigíveis somente a partir de 1.º de janeiro de 1973.

Art. 15 — Além de outras condições a serem estatuídas em regulamento, os veículos deverão ser dotados de:

- a) taxímetro ou aparelho registrador, devidamente aferido e lacrado pela autoridade competente;
- b) caixa luminosa, com a palavra «Táxi»;
- c) dispositivo luminoso que indique a situação de «livre» ou «em atendimento»;

- d) cartão de identificação do proprietário ou do condutor;
- e) tabela das tarifas em vigor.

## VII

### Do Alvará de Estacionamento

Art. 16 — O Alvará de Estacionamento é o documento pelo qual é autorizada a utilização do veículo para a prestação dos serviços definidos nesta lei, bem como seu estacionamento em via pública, nos pontos previamente estabelecidos.

Art. 17 — O Alvará requerido em caráter inicial somente poderá ser expedido para veículo que tenha, no máximo, 1 (um) ano de fabricação, e após ter o requerente comprovado o preenchimento das exigências contidas nos artigos 6.º, 12 a 15, quando se tratar de empresa, e nos artigos 7.º, 9.º, 12, 14, letra «a», e 15, quando motorista profissional autônomo, bem como das condições que forem estabelecidas em regulamento.

Art. 18 — Ao motorista profissional autônomo somente poderá ser concedido um Alvará, e relativo a veículo de sua propriedade, nos termos da legislação federal.

Art. 19 — O Alvará é pessoal, permitida sua transferência somente nos casos previstos nesta lei.

Art. 20 — A transferência de Alvará só será permitida:

- a) ocorrendo sucessão, fusão ou incorporação de empresa permissionária do serviço;
- b) de empresa para empresa, desde que a alienante mantenha o número mínimo de veículos exigido;
- c) quando ocorrer a morte de motorista autônomo;
- d) no caso de incapacidade ou invalidez permanente de motorista autônomo, declarada pelo Instituto Nacional de Previdência Social;
- e) quando se tratar de espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo, enquanto, pelo menos um deles for civilmente incapaz;
- f) a co-proprietário, quando ocorrer a hipótese prevista no artigo 67.

§ 1.º — Aquele que adquirir a propriedade do veículo deverá preencher as exigências desta lei, salvo nos casos previstos na letra «e» deste artigo.

§ 2.º — Ao espólio, à viúva, e aos herdeiros de motorista autônomo, é assegurada a faculdade de registrar condutor para dirigir o veículo.

§ 3.º — Nas hipóteses previstas nas letras «c», «d», e «e», o Alvará somente poderá ser transferido para empresa permissionária ou motorista profissional inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 21 — Atendidas as formalidades legais e regulamentares, a transferência do Alvará será procedida mediante o cancelamento do anterior e expedição de outro em nome do adquirente do veículo, e pelo prazo restante do primitivo.

Art. 22 — A renovação do Alvará deverá ser solicitada anualmente, em época determinada, de acordo com escalonamento e prazo estabelecidos em decreto, e só será concedida mediante o pagamento da respectiva taxa e demais tributos eventualmente devidos.

§ 1.º — O pedido de renovação deverá ser instruído com os documentos que forem exigidos em regulamento.

§ 2.º — A renovação do Alvará poderá, ainda, ser solicitada até o último dia útil do mês seguinte ao do vencimento do prazo de validade, instruído o pedido com a documentação necessária e mediante o pagamento da taxa respectiva, acrescida de importância correspondente a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo.

§ 3.º — Expirado o prazo suplementar a que se refere o parágrafo anterior, o Alvará caducará automaticamente.

Art. 23 — Ocorrendo a caducidade do Alvará, o interessado, sem direito a qualquer condição ou privilégio, poderá pleitear a obtenção de outro em caráter inicial.

Art. 24 — A liquidação da empresa ou cessação definitiva de suas atividades, importará na caducidade dos Alvarás relativos aos veículos da frota, bem como do respectivo Termo de Permissão.

Art. 25 — O permissionário poderá pleitear a substituição do veículo indicado no Alvará, por outro de fabricação mais recente, de igual ou maior número de portas, observadas as demais exigências estabelecidas em regulamento.

§ 1.º — Deferida a substituição, será cancelado o Alvará anterior, e expedido outro relativo ao novo veículo, pelo prazo restante de validade do primitivo, paga, quando devida, a taxa prevista nesta lei.

§ 2.º — No caso do parágrafo anterior, o Alvará somente poderá ser transferido após decorridos 2 (dois) anos, no mínimo, a partir da expedição, atendidas as prescrições legais e regulamentares.

Art. 26 — Não será expedido Alvará a permissionário em débito com tributos relativos à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

### VIII

#### Dos pontos de estacionamento

Art. 27 — Os pontos de estacionamento serão fixados pela Prefeitura tendo em vista o interesse público, com especificação da categoria, localização e número de ordem, bem como dos tipos e quantidade máxima de veículos que nêles poderão estacionar.

Art. 28 — Os pontos de estacionamento serão de duas categorias:

- a) privativos;
- b) livres.

§ 1.º — O ponto privativo é o destinado, exclusivamente, ao estacionamento dos veículos para êle designados no respectivo Alvará.

§ 2.º — Os pontos livres destinam-se a utilização por qualquer taxi, observada a quantidade de vagas fixadas.

Art. 29 — Qualquer ponto do estacionamento poderá, a todo o tempo e a juízo da Prefeitura, ser extinto, transferido, aumentado ou diminuído na sua extensão; ter modificada sua categoria e número de ordem, bem como reduzido ou ampliado o limite de veículos autorizados a nêle estacionar.

Art. 30 — A Prefeitura poderá autorizar a transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para outro privativo, ou determiná-la "ex-officio", por motivo de interesse público.

Art. 31 — Para o estacionamento em determinados pontos privativos poderão, ouvido o órgão próprio da Prefeitura quanto aos locais de interesse turístico, serem estabelecidas condições especiais, notadamente quanto ao tipo, capacidade, ano de fabricação ou outras características relativas aos veículos.

Artigo 32 — Os permissionários de cada ponto de estacionamento privativo deverão escolher um coordenador e seu auxiliar, sem qualquer ônus para o Município.

Artigo 33 — A utilização, fiscalização, sinalização e quaisquer outros assuntos relativos aos pontos de estacionamento, inclusive as atribuições dos coordenadores e seus auxiliares, serão especificadas em regulamento.

### IX

#### Do Transporte de Passageiros por lotação

Artigo 34 — Os veículos de aluguel e taxímetro destinados ao transporte individual de passageiros somente poderão executar serviço de lotação, excepcionalmente e com prévia autorização da Prefeitura, ouvida, se necessário, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

Artigo 35 — Os pontos de estacionamento não poderão ser utilizados, de qualquer forma, para o transporte de passageiros por lotação.

### X

#### Das obrigações dos permissionários e condutores de taxis

Artigo 36 — Os permissionários e condutores de taxis deverão respeitar as disposições legais e regulamentares, bem como facilitar, por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal.

Artigo 37 — As empresas permissionárias serão obrigadas, ainda, a:

- a) manter a frota em boas condições de tráfego;
- b) manter atualizados a contabilidade e sistema de controle operacional da frota, exibindo-os, sempre que solicitados, à fiscalização municipal;
- c) fornecer à Prefeitura resultados contábeis, dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- d) atender às obrigações trabalhistas, fiscais e previdenciárias;
- e) ser proprietária de, no mínimo, 20 (vinte) taxis dentro do prazo de 2 (dois) anos; 25 (vinte e cinco), dentro de 3 (três) anos; 30 (trinta), dentro de 4 (quatro) anos; 40 (quarenta), dentro de 5 (cinco) anos, prazos esses, contados da data de outorga do Termo de Permissão;
- f) manter capital social realizado ou integralizado, suficiente para a execução do serviço;
- g) registrar condutores em número, pelo menos, igual à quantidade de veículos da frota;
- h) entregar à Prefeitura relação de condutores registrados e mantê-la atualizada;
- i) manter em atividade toda a frota no período diurno e, no mínimo, 50% (cinquenta por cento) no período noturno, bem como aos sábados, domingos e feriados;
- j) manter os motoristas uniformizados e exercer sobre eles rigorosa fiscalização quanto ao comportamento e aparência física;
- k) comunicar à Prefeitura quaisquer alterações de localização da sede, escritório e área destinada ao estacionamento dos veículos.

Artigo 38 — Os motoristas profissionais autônomos serão obrigados, ainda, a:

- a) manter o veículo em boas condições de tráfego;
- b) fornecer à Prefeitura dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;
- c) atender às obrigações fiscais e previdenciárias.

Parágrafo único — Ao motorista profissional autônomo é vedado manter preposto para dirigir veículo.

Artigo 39 — É obrigação de todo condutor de táxi observar os deveres e proibições do Código Nacional de Trânsito e, especialmente:

- a) tratar com polidez e urbanidade os passageiros e o público;
- b) trajar-se adequadamente;
- c) não recusar passageiros, salvo nos casos expressamente previstos em lei;
- d) não violar o taxímetro;
- e) não cobrar acima da tabela;
- f) não retardar, propositadamente, a marcha do veículo ou seguir itinerário mais extenso ou desnecessário;
- g) não permitir excesso de lotação;
- h) não efetuar o transporte remunerado, sem que o veículo esteja devidamente licenciado para esse fim;
- i) trazer consigo o Alvará de Estacionamento e o Registro de Condutor, exceto este último documento, se proprietário do veículo.

#### XI

##### Das Taxas

Art. 40 — Os permissionários ficam sujeitos às seguintes taxas:

I — De Licença para Estacionamento de Veículos, anual, relativa ao veículo que estacione em:

- a) ponto privativo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- b) ponto livre — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;

II — De Expediente, referente a:

- a) inscrição, ou sua revalidação, no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis — 2% (dois por cento) do valor do salário mínimo;
- b) registro para condutor de veículo de propriedade de terceiros — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
- c) alvará de estacionamento ou sua renovação — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos);
- d) termo de permissão para empresa — 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo;
- e) substituição do veículo:
  - 1) 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo;
  - 2) isento, quando se tratar de veículo fabricado no ano do pedido;

f) transferência de alvará de estacionamento, somente nos casos do artigo 20, para:

- 1) espólio, viúva ou herdeiros de motorista autônomo — 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo;
  - 2) empresa, motorista profissional autônomo e co-proprietário do veículo também autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;
- g) transferência dos atuais "Alvarás de Permissão para Estacionamento" em vigor — expedidos nos termos da Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — e somente durante o prazo de vigência dos mesmos, para:
- 1) empresa — isento;
  - 2) motorista profissional autônomo — 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo;

h) transferência de veículo de ponto de estacionamento de qualquer categoria para ponto privativo:

- 1) a requerimento do interessado — 1 (um) salário mínimo;
- 2) "ex-officio" — isento;

III — De Serviços Diversos: vistoria prévia — NCr\$ 5,00 (cinco cruzeiros novos).

#### XII

##### Das Penalidades

Art. 41 — A inobservância das obrigações estatuídas nesta lei e nos demais atos expedidos para sua regulamentação, sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas separada ou cumulativamente:

- a) advertência;
- b) multa;
- c) suspensão ou cassação do Registro de Condutor;
- d) suspensão ou cassação do Alvará de Estacionamento;
- e) suspensão ou cassação do Termo de Permissão;
- f) impedimento para prestação do serviço.

Art. 42 — Aos permissionários ou condutores de taxi serão aplicadas penalidades nos seguintes casos:

I — Por não tratar com polidez ou urbanidade os passageiros e o público, bem como não trajar-se adequadamente — advertência e, na reincidência, multa de 5% (cinco por cento) a 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 1 (um) a 5 (cinco) dias;

II — Por recusar passageiro, salvo nos casos previstos em lei — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias, e na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

III — Por transitar com veículo em más condições de funcionamento, segurança, higiene ou conservação — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo, suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até apresentação, para vistoria, do veículo já reparado; na reincidência, a mesma penalidade e multa em dobro;

IV — Por prestar serviço com veículo sem utilizar, taxímetro, ou aparelho registrador, bem como quando funcionando defeituosamente — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias; na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, por 20 (vinte) dias;

V — Por violação do taxímetro ou do aparelho registrador — multa correspondente ao valor de 1 (um) salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, para vistoria, do veículo com o medidor devidamente reafetado e lacrado; e na reincidência, multa em dobro e cassação da Inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor, do Alvará de Estacionamento e do Termo de Permissão;

VI — Por desrespeito à tabela de tarifas ou à capacidade de lotação do veículo — multa de 10% (dez por cento) a 30% (trinta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 5 (cinco) a 20 (vinte) dias; e, na reincidência, a mesma penalidade e multa aplicadas em dobro, sem prejuízo da suspensão do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

VII — Por retardar, propositadamente, a marcha do veículo, bem como seguir itinerário mais extenso ou desnecessário — multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 3 (três) a 10 (dez) dias e, na reincidência, multa e suspensão aplicadas em dobro;

VIII — Por efetuar transporte remunerado, com veículo não licenciado para esse fim — multa de valor correspondente a 1 (um) salário mínimo, cassação da inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento e, na reincidência, multa aplicada em triplo;

IX — Por utilizar o veículo no transporte de passageiros por lotação, sem a devida autorização da Prefeitura — multa de 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo ou suspensão do Registro de Condutor, pelo prazo de 10 (dez) a 20 (vinte) dias; na reincidência, multa em dobro e cassação do Registro, sem prejuízo da cassação do Alvará de Estacionamento;

X — Por permitir que condutor não registrado dirija o veículo — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e, na reincidência, multa em dobro; cassação do Alvará de Estacionamento ou suspensão do Termo de Permissão por 20 (vinte) dias;

XI — Não ter em seu poder o Alvará de Estacionamento — advertência e multa de 10% (dez por cento) do valor do salário mínimo se não apresentar o documento, no prazo de 5 (cinco) dias, à unidade competente da Prefeitura; na reincidência, multa em dobro, e suspensão do Registro de Condutor, sem prejuízo da apresentação do Alvará, dentro daquele mesmo prazo, sob pena de cassação;

XII — Por não portar, o condutor, o comprovante de registro na Prefeitura — advertência e multa de 5% (cinco por cento) do valor do salário mínimo, se não apresentar o documento, no prazo de 3 (três) dias, à unidade municipal competente; na reincidência, multa em dobro, sem prejuízo da referida apresentação, no prazo de 5 (cinco) dias, sob pena de cassação do Registro de Condutor;

XIII — Por não apresentar o veículo, afixado em local visível, a identificação do permissionário, do condutor e a tabela de tarifas — advertência e multa de 5% (cinco por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do salário mínimo; na reincidência, multa em dobro e suspensão do Registro de Condutor ou do Alvará de Estacionamento, pelo prazo de 20 (vinte) dias;

XIV — Por recusa de exhibir à fiscalização os documentos que lhe forem exigidos — multa de 20% (vinte por cento) a 50% (cinquenta por cento) do valor do salário mínimo e suspensão do Registro de Condutor e do Alvará de Estacionamento, até a apresentação, à unidade competente da Prefeitura, dos documentos exigidos; na reincidência, multa em dobro, cassação daqueles Registros e Alvará e suspensão do Termo de Permissão até atendimento da exigência.

Art. 43 — As penas de natureza pecuniária são aplicáveis, somente, aos permissionários do serviço definido nesta lei ou aos proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetros.

Art. 44 — A suspensão do Termo de Permissão, do Alvará de Estacionamento ou do Registro de Condutor, acarretará a apreensão do respectivo documento, durante o prazo de duração da pena.

Art. 45 — Além das penalidades previstas nesta lei, a empresa ficará sujeita às que forem consignadas no Termo de Permissão.

Art. 46 — A aplicação das penalidades e multas será procedida pela Secretaria Municipal de Transportes, fixando-as quando variáveis, através de órgão ou comissão especialmente designada para esse fim, cabendo ao titular daquela Secretaria decidir em grau de recurso.

§ 1.º — Os recursos deverão ser oferecidos no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data de notificação feita diretamente ao infrator, ou através de publicação de breve edital no Diário Oficial do Município.

§ 2.º — Para interpor recurso relativo a aplicação de penalidade pecuniária é obrigatória a caução de importância a ela correspondente.

### XIII

#### Das Disposições Gerais

Art. 47 — A Prefeitura poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento das disposições desta lei, bem como, sempre que houver interesse público, restringir ou ampliar o número de táxis em circulação no Município e, anualmente, a porcentagem estabelecida no parágrafo único do artigo 12.

Art. 48 — A fim de cuidar de assuntos relacionados com o serviço definido nesta lei, a empresa manterá representante devidamente credenciado junto à Prefeitura.

Art. 49 — Quando possuir oficina de reparos, a empresa permissionária poderá estabelecer plantões permanentes no período noturno, sábados, domingos e feriados, desde que seja para o exclusivo atendimento dos veículos da frota, observadas a legislação do trabalho, de proteção ao bem-estar e sossego públicos e demais normas aplicáveis.

Art. 50 — As oficinas de reparos de taxímetros poderão manter plantões no período noturno, sábados, domingos e feriados, observada a legislação vigente.

Art. 51 — O Curso Especial de Treinamento e Orientação destina-se a proporcionar aos condutores perfeito atendimento e observância das normas de trânsito e das obrigações a que se refere a presente lei; conhecimentos sobre prevenção de acidentes, socorros de emergência, princípios de relações humanas, de cortesia e higiene, bem assim sobre localização das principais vias e logradouros públicos, dos hotéis, estações, casas de saúde, templos e outros estabelecimentos de interesse educativo, recreativo e turístico.

Art. 52 — Fica o Executivo autorizado a firmar convênios com os Governos da União, Estado e Municípios limítrofes, relativamente aos assuntos tratados nesta lei, sempre que entenda conveniente para o aprimoramento do serviço de transporte de passageiros por táxis e sua fiscalização.

Art. 53 — A Prefeitura poderá, atendidas as conveniências do trânsito, estabelecer pontos obrigatórios de embarque para passageiros de táxi, em áreas previamente delimitadas.

Art. 54 — O órgão municipal competente manterá registro atualizado dos Alvarás de Estacionamento expedidos, após a vigência desta lei, em nome de:

- a) empresas permissionárias;
- b) motoristas profissionais autônomos;
- c) motoristas profissionais autônomos co-proprietários;
- b) sucessores de motorista profissional autônomo.

Art. 55 — O Alvará de Estacionamento ou qualquer outro documento cuja expedição seja requerida, será arquivado ou cancelado sempre que o interessado não o retirar até 30 (trinta) dias, contados da data da publicação do despacho de deferimento.

Parágrafo único — Decorridos 30 (trinta) dias da data do cancelamento ou do arquivamento, o documento caducará automaticamente.

Art. 56 — Não será expedido, renovado ou transferido Alvará de Estacionamento relativo a quem esteja em débito com tributos próprios à atividade ou multas municipais que digam respeito ao veículo ou ao serviço permitido, até que se comprove o pagamento.

Art. 57 — As autorizações concedidas anteriormente à data de vigência desta lei para motorista profissional dirigir táxi de propriedade de terceiro, serão válidas até 31 de maio de 1970.

Art. 58 — Os permissionários deverão substituir seus veículos a partir:

- a) de 1.º de janeiro de 1972, quando de fabricação anterior a 1960;
- b) de 1.º de janeiro de 1973, quando de fabricação anterior a 1963;
- c) de 1.º de janeiro de 1974, quando de fabricação anterior a 1967;
- d) de 1.º de janeiro de 1975, sempre que tiverem mais de 5 (cinco) anos de fabricação.

Parágrafo único — Não serão renovados ou transferidos os Alvarás de Estacionamento relativos aos veículos que atingirem os limites fixados neste artigo.

Art. 59 — Ficam isentos da Taxa de Licença para Publicidade as inscrições, siglas ou símbolos que, aprovados pela Prefeitura, forem gravados, obrigatoriamente, nos táxis para efeito de característica especial de identificação.

Art. 60 — O item I do artigo 148 e o artigo 149 da Lei n. 6.989, de 29 de dezembro de 1966, passam a ter a seguinte redação:

“I — para veículos terrestres de aluguel ou a frete destinados ao transporte individual de passageiros ou de carga, e que aguardem serviço estacionados nas vias públicas — segundo o disposto na legislação em vigor.”

“Art. 149 — O sujeito passivo da taxa é a pessoa natural ou jurídica proprietária do veículo”.

Art. 61 — O valor do salário mínimo que serve de índice para o cálculo das taxas, multas e cauções previstas nesta lei, será o vigente no Município à data da incidência ou aplicação das duas primeiras e do recolhimento da última.

Parágrafo único — No cálculo a que se refere este artigo, arredondar-se-á, para NCr\$ 0,10 (dez centavos), as frações dessa importância.

Art. 62 — A empresa, o motorista profissional autônomo e o condutor que tiverem cassados Termo de Permissão, Alvará de Estacionamento e Registro de Condutor, somente poderão pleitear outros decorridos 3 (três) anos.

Art. 63 — O disposto nos artigos 1.º a 4.º, 7.º, 8.º, 11, 16, 18 a 24, 26 a 33, 36, 38 a 46 e nos Capítulos das Disposições Gerais, Transitórias e Finais, aplica-se, no que couber, às pessoas físicas ou jurídicas que executam ou venham a executar o serviço de transporte de carga a frete, desde que os veículos aguardem serviço estacionados em vias públicas.

Parágrafo único — As demais condições pertinentes ao exercício dessa atividade serão disciplinadas em regulamento.

#### XIV

##### Das Disposições Transitórias

Art. 64 — Os atuais proprietários de veículos de aluguel providos de taxímetro, não terão os Alvarás de Estacionamento renovados, se não atenderem, até 31 de maio de 1970, ao estabelecido no artigo 2.º desta lei.

Art. 65 — Os proprietários de táxi que possuam “Alvarás de Permissão para Estacionamento” — expedidos de conformidade com a Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964 — poderão, dentro do prazo de validade dos mesmos, transferi-los com o veículo.

Parágrafo único — O sucessor na propriedade do veículo deverá satisfazer as exigências desta lei e das demais disposições regulamentares.

Art. 66 — Até 31 de maio de 1970, somente serão expedidos alvarás iniciais para empresas que possuam Termo de Permissão e, nos termos do artigo 23, para motoristas profissionais autônomos cujos alvarás tenham caducado, atendidas, sempre, as exigências desta lei e demais normas regulamentares.

Art. 67 — Fica assegurada a renovação dos “Alvarás de Permissão para Estacionamento” relativos a veículo pertencente a 2 (dois) co-proprietários, observadas as seguintes condições:

- a) ter sido o Alvará expedido em data anterior à da vigência desta lei;

b) não ser qualquer dos 2 (dois), proprietário ou co-proprietário de outro táxi, cujo Alvará tenha sido expedido após a vigência desta lei;

c) serem ambos inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Art. 68 — No caso de veículo pertencente a vários co-proprietários, será permitida a transferência do Alvará de Estacionamento para, no máximo, 2 (dois) deles, atendida a exigência prescrita na letra "c" do artigo anterior, e até 31 de maio de 1970, após o que aquele documento caducará.

## XV

### Das Disposições Finais

Art. 69 — As despesas com a execução da presente lei correrão por conta das verbas orçamentárias próprias.

Art. 70 — Esta lei entrará em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, revogadas a Lei n. 6.479, de 10 de janeiro de 1964, e demais disposições em contrário.

— Assume a Presidência o Sr. Oliveira Laet.

**O SR. PRESIDENTE** — Srs. Vereadores, antes de passarmos à discussão do Projeto, a Presidência deseja anunciar à Casa que há sobre a mesa um requerimento solicitando a prorrogação dos nossos trabalhos por 120 minutos, e que será votado no momento oportuno.

Está em discussão o Substitutivo. Tem a palavra para discutir o nobre Vereador Ephraim de Campos.

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Sr. Presidente, quando da apresentação deste projeto, eu havia dito, na primeira discussão, que ele devia voltar ao Executivo, a fim de ser convenientemente reformulado, para que depois viesse à Plenário, a fim de que todos os Srs. Vereadores tomassem conhecimento daquilo que o Sr. Prefeito e sua Assessoria haviam por bem determinado, em palavras que estivessem ao alcance de nossa compreensão. Recusei, portanto, votando contra o projeto em primeira discussão. Vindo hoje este projeto em segunda discussão, anexaram a ele um substitutivo.

Foi comentado no Plenário desta Câmara pelo nobre Vereador Vicente de Almeida que todos os demais Vereadores haviam sido convidados pela Comissão de Transportes para assistirem aos debates em torno da elaboração de um novo Substitutivo. Há um lamentável engano da parte do nobre Vereador.

Se houve convite, partiu, para mim, do nobre Vereador Armando Simões Netto, mas nada havia, ainda, sido estruturado acerca de um provável substitutivo, sendo que, muitos dias após, recebia daquele ilustre líder da Casa um substitutivo impresso em papel amarelo, que eu pouco tempo tive para ler e discutir convenientemente. Eis senão quando hoje, entra um substitutivo diferente daquele, e apesar dos meus reiterados pedidos ao líder do Sr. Prefeito, não conseguí tê-lo em mãos. Apenas foi honrado com a deferência de S. Exa. o nobre Vereador Freitas Nobre, bem como da nobre Vereadora Theodossina Ribeiro.

Assim, na minha humildade, continuo dizendo que, como sempre, tenho sido marginalizado pelo nobre líder, e disso me orgulho, porque acho que a humildade é uma das características que sobremaneira dignificam o homem, tendo como mestre e guia da nossa vida o Crucificado que ali está, que passou pelo mundo, dando a todos nós uma lição de humildade. Por outro lado, queria cumprimentar o nobre Vereador Oliveira Laet, porque hoje não mais pertence à nossa bancada. S. Exa. teve, pelo menos, uma atitude digna, quando disse que era melhor tirar a máscara; era melhor tomar uma decisão do que ficar com os pés em duas canoas. E, ao mesmo tempo em que cumprimento o nobre Vereador Oliveira Laet, pelo que ele ascende no meu conceito, quero reverberar a atitude do nobre Vereador David Roysen, que pertencendo à nossa bancada, e tendo-se-lhe pedido para que se increvesse para discutir este projeto, a fim de que, depois, me fizesse a cessão do seu tempo, S. Exa. preferiu ficar com os pés nas duas canoas, como hoje noticiou o «Jornal da Tarde».

De maneira que me parece não estarem muito longe da verdade aquelas declarações que, segundo alguns, foram consideradas aleivas à dignidade do nobre Vereador; mas que agora parece que se coadunam, através da sua atitude dúbia, inconsequente, através da sua atitude, como disse o nobre Vereador Oliveira Laet, de quem tem os pés em duas canoas.

Exmo. Sr. Presidente, nobres Vereadores, como não tive tempo suficiente para ler o substitutivo e este não me chegou às mãos, agora, no plenário desta Casa, vou proceder à sua leitura, para que eu possa formar uma idéia que coadune com aquela atitude que tem sido sempre a minha nesta Casa: de procurar a justiça; de procurar a justiça que tem como critério a verdade, e não o arbítrio, o capricho ou a fôrça.

De maneira que vou ler lentamente, com vagar, e não da forma que leu o ilustre Secretário, em que metade das palavras foram comidas e a maioria delas não chegou aos ouvidos deste Vereador. Irei ler o substitutivo lentamente e com muita atenção, atenção que este substitutivo merece, porque representa o trabalho insano, extraordinário, da Comissão de Transporte, segundo o que disse o nobre Vereador Vicente de Almeida, que não nos honrou com o convite para comparecer às reuniões, e muito menos para comparecer, como ele disse, à sua casa.

Passarei à leitura do substitutivo ao Projeto 49-69.

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. me permite um aparte, antes da leitura cadenciada?

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Tem V. Exa. o aparte.

O Sr. Vicente de Almeida — O nobre vereador Armando Simões Netto é Presidente da Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações. Assim, quando êle convidou a V. Exa. para participar dos debates, V. Exa. estava convidado pela Comissão à qual S. Exa. preside, e pelo líder do Governo. Se V. Exa. entende que era necessário que a êsses fosse aditado um outro convite — o dêste vereador — V. Exa. me perdoe. De qualquer forma, tenho para mim que o convite do nobre vereador Armando Simões Netto, como Presidente da Comissão de Transportes, Trânsito e Comunicações era suficiente para V. Exa. lá ter comparecido. Só lamentamos que V. Exa. não tivesse procedido assim. Dessa forma, V. Exa. perdeu a oportunidade de fazer essa leitura naquele ambiente calmo que permitiria uma leitura bem feita, onde nenhum vocábulo fosse perdido.

De qualquer forma, vou ouvir a leitura de V. Exa., mesmo porque a sua voz me soa agradável.

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Agradeço a V. Exa., nobre vereador Vicente de Almeida, pelas palavras amáveis, como sempre são as de V. Exa.

Mas, quando V. Exa. usou a tribuna desta Casa falou em seu nome e as notas taquigráficas assim devem se referir: «eu convido», o que não corresponde à verdade.

De maneira que vou ler o Substitutivo ao Projeto de Lei n. 49-69, que

«Estabelece normas para execução de serviço de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel à taxímetro, e dá outras providências.

A Câmara Municipal de São Paulo  
Decreta:

Artigo 1.º — O transporte individual de passageiros, no Município, em veículos de aluguel providos de taxímetro, constitui serviço de interesse público, que somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização da Prefeitura, a qual será consubstanciada pela outorga de Termo de Permissão e Alvará de Estacionamento, nas condições estabelecidas por esta lei e demais atos normativos que sejam expedidos pelo Executivo.

## I

De quem pode ser autorizado a explorar o serviço

O Sr. Vicente de Almeida — V. Exa. me permite um aparte?

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Pois não.

O Sr. Vicente de Almeida — Apenas porque V. Exa. falou em notas taquigráficas, vou ler para V. Exa. a frase.

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Ouvirei com prazer.

O Sr. Vicente de Almeida — E evidentemente, após a leitura, essas notas taquigráficas ficarão à disposição de V. Exa. «... não na sala da Comissão, mas no Salão Nobre da Casa. Convidamos ... — (é a primeira pessoa do plural, nós, da Comissão de Transportes) — ... abertamente a todos aquêles que desejarem participar dessa discussão». Portanto, vê V. Exa. que não se trata de inverdade; pelo contrário, V. Exa. confundiu o verbo conjugado na primeira pessoa do plural, com verbo conjugado na primeira pessoa do singular. O verbo foi usado na primeira pessoa do plural: «convidamos»; o nobre colega Armando Simões Netto, ao convidar V. Exa., convidou em nome da Comissão.

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — O nobre vereador Vicente de Almeida é um profundo retórico. Sabemos que, no discurso, a primeira pessoa do plural é tomada individualmente; é uma figura de retórica que o velho Aristóteles admitia. Eu gostaria que o nobre Edil Vicente de Almeida fôsse ler o livro de Aristóteles denominado «Da Retórica». E três são os discursos de forma retórica: o discurso legislativo, o discurso judiciário e o discurso demonstrativo. Podia S. Exa., então, verificar que quando alguém diz «nós» convidamos está-se referindo à pessoa que está falando no momento, assim como «nós», primeira pessoa do plural, é usado também quando se trata de encíclicas ou discursos de natureza papal. Porque se V. Exa. ler as encíclicas Mater et Magistra, Humanae Vitae, Populorum Progresso, Gaudium et Spes, e tantas outras, de João XXIII, de Paulo VI, poderá verificar que no início das encíclicas está escrito «nós, Papa Paulo VI, nós Papa João XXIII». É uma forma retórica de discurso. De maneira que V. Exa. faltou com a verdade quando diz que «convidamos» os srs. vereadores; foi a primeira pessoa do singular, mas na forma discursiva e retórica usada na primeira pessoa do plural.

Decorrido êste item, vamos passar à leitura do substitutivo — trabalho exaustivo, conforme informou o nobre vereador Vicente de Almeida, e que o fêz perder até um fim de semana, o que não sabíamos. Porque eu confesso, em tôda minha humildade e inocência de político que está se iniciando, confesso que se eu soubesse que S. Exa. estava em tais trabalhos, seria o primeiro a ir lá para acompanhá-lo e sentir, de perto sua atuação, dando minha assistência moral a essa figura extraordinária que é o nobre colega Vicente de Almeida.

Sr. Presidente e nobres vereadores, diz o Artigo 2.º que «a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de taxi, ressaltado o disposto nos artigos 7.º, parágrafo 2.º, 11 e 20, parágrafo 29, só poderá ser permitida:

a) a pessoa jurídica, constituída sob a forma de empresa comercial, para a execução daquele serviço;

b) a pessoa física, motorista profissional, autônomo.

Artigo 3.º — Os taxis em serviço no Município somente poderão ser dirigidos por motoristas devidamente inscritos no Cadastro Municipal de Condutores de Taxis.

## II

Da Pessoa Jurídica e da Permissão

Artigo 4.º — A pessoa jurídica que se constituir na forma desta lei para a exploração do serviço de transporte de passageiro por meio de taxi, será outorgado Termo de Permissão, do qual constar; os seus direitos e obrigações.

Parágrafo único — A permissão para executar o serviço, exceto no caso previsto neste artigo, estará implicitamente compreendida no Alvará de Estacionamento.

Art. 5.º — A pessoa jurídica que pretender a permissão deverá promover, preliminarmente, sua inscrição no Cadastro Municipal de Empresas de Táxis, satisfazendo às seguintes exigências:

I — Estar legalmente constituída, sob a forma de empresa comercial, com capital social registrado não inferior ao valor correspondente a quinhentas vezes o salário mínimo vigente no Município a data de sua constituição;

II — Dispor de sede e escritório no Município;

III — Apresentar fôlha corrida de antecedentes criminais, relativamente a cada um dos sócios e, no caso de sociedade anônima, apenas dos membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

Parágrafo único — No caso do item III deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

- a) por crime doloso;
- b) por crime culposo, se reincidente, num período de 3 (três) anos.

«Art. 6.º — O termo de permissão será outorgado à empresa que, devidamente inscrita nos termos do artigo anterior, comprova: a) ser proprietária de, pelo menos, 15 veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados com táxi ter um ano de fabricação, no máximo».

Os nobres Vereadores já verificaram como comentei artigo semelhante a este na outra lei aprovada em primeira discussão. Eu havia dito que ao povo não interessa se o carro tem um ano, dois anos ou mais de uso; o que o povo quer é que o carro funcione bem e esteja em boas condições de limpeza, atendendo aos interesses dos usuários.

De maneira que errou muito o nosso querido Colega e digno líder do Sr. Prefeito em não ter-me dado ou ter-me feito chegar às mãos o presente substitutivo, porque eu poderia me abeberar nesta fonte tão rica de conhecimentos que o nobre Vereador Vicente de Almeida elaborou com seu suor junto com a comissão, para conseguir colocar de maneira compreensiva a matéria para o alcance deste Vereador.

O Sr. Vicente de Almeida — Não compreendi e não consegui, dada a minha insuficiência, talvez própria da minha vida, que está se iniciando, enquanto a de V. Exa. está no final, não consegui alcançar o porquê V. Exa. é contra este artigo que determina que os veículos, ainda não licenciados, tenham no máximo um ano de fabricação. V. Exa., com esta sua característica ilimitada, diz que o povo quer o carro que funciona, e V. Exa. poderá transformar-se, de repente, além de médico, em grande conhecedor da mecânica de automóveis, porque poderá fazer com que um carro, quem sabe fabricado nos idos de 1936, funcione tão bem para atender o povo quanto um carro fabricado no último ano. Não entendo, nobre Vereador, o porquê V. Exa. é contra este artigo.

O SR. EPHRAIM DE CAMPOS — Não vou responder ao seu aparte porque já discuti este assunto quando foi da primeira discussão do projeto, conforme as notas taquigráficas poderão testá-lo. Quero dizer que, efetivamente, se evitaria muita perda de

tempo se tivessem feito maior número de cópias, e não vejo por que tanta pressa em aprovar o substitutivo porque até estou gostando da maneira como foi redigido e, com sinceridade, se conseguir estudá-lo inteiramente nesta Sessão, serei capaz de aprová-lo.

b) dispor do uso de área mínima de 500 m<sup>2</sup> (quinhentos metros quadrados), destinada a estacionamento dos veículos com, pelo menos, 150 m<sup>2</sup> (cento e cinquenta metros quadrados) da área coberta, e instalação obrigatória para escritório».

Boa coisa! Naturalmente, a gente não ia admitir que uma empresa deixasse seus carros na rua, como acontece por aí.

«c) estar inscrita no Cadastro Fiscal de Serviços.

Parágrafo único — Outorgado o Termo de Permissão, a empresa deverá requerer o Alvará de Estacionamento para cada veículo da frota, assegurada a expedição daquele Alvará, nos termos da letra «a» deste artigo, a cada veículo que ainda não esteja licenciado como táxi».

### III

#### Do Motorista Profissional Autônomo

Art. 7 — O motorista profissional autônomo para obter o Alvará de Estacionamento, deverá estar previamente inscrito no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis e comprovar:

- a) ser proprietário do veículo;
- b) estar em situação regular perante o Instituto Nacional de Previdência Social.

§ 1.º — Para os efeitos desta lei, entende-se por motorista profissional autônomo o assim considerado na forma e condições especificadas na legislação federal.

§ 2.º — Ocorrendo invalidez ou incapacidade que impossibilite a prestação do serviço, comprovadas pelo Instituto Nacional de Previdência Social, o motorista profissional autônomo poderá indicar outro condutor para dirigir o veículo de sua propriedade, enquanto durar a inatividade».

Uma coisa absolutamente justa. Quero cumprimentar o nobre Vereador Vicente de Almeida por isto. Vou continuar a leitura para fazer juízo do substitutivo e, se conseguir lê-lo com atenção, pelo que já vi, não terei dúvida em dar meu voto aprovando este projeto. Mas o que não posso admitir é votar assunto que não conheço.

Eu só ouvi ser lido correndo, na pressa, no açoitamento com que o nobre Vereador o fez. De maneira que, se conseguir lê-lo até o fim, acho que não terei dúvidas. Desde que possa estudá-lo convenientemente, acho que meu voto será favorável. Mas preciso formar juízo perfeito a respeito deste substitutivo que acho que foi feito não por inspiração dos Srs. Vereadores que trabalharam; não foi feito por inspiração, mas transpiração; eles trabalharam mesmo para realizar este serviço que agora estamos vendo com todo o cuidado, com toda a atenção que merece.

Vou prosseguir na leitura:

#### IV

##### Do Condutor de Táxi e da Sua Inscrição no Cadastro

Artigo 8.º — Para conduzir veículos de transporte de passageiros e taxímetros, é obrigatória a prévia inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis.

Artigo 9.º — Para promover a inscrição no Cadastro, o interessado deverá satisfazer os seguintes requisitos:

I — Ser portador de Carteira Nacional de Habilitação, da categoria profissional;

II — Possuir exame de sanidade, em vigor;

III — Apresentar atestado de residência;

IV — apresentar fôlha corrida de antecedentes criminais;

V — Ter concluído Curso Especial de Treinamento e Orientação, ministrado ou reconhecido pela Prefeitura;

§ 1.º — No caso do item IV deste artigo será negada inscrição, se constar condenação:

a) — por crime doloso;

b) — por crime culposo, se reincidente, até 3 (três) vezes, num período de 4 (quatro) anos.

§ 2.º — A exigência prevista no item V deste artigo poderá ser dispensada, a juízo da Prefeitura, para condutor que já tenha por período não inferior a 1 (um) ano, conduzindo veículo de transporte de passageiro e taxímetro, no Município.

É muito bom este parágrafo segundo, porque vai resolver problema que havia no projeto original que estabelecia uma discriminação. Foi muito bem pensado.

Vamos adiante: (lé)

§ 3.º — Para os efeitos desta lei, será considerada como residência do interessado a que constar do atestado fornecido para a inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis, sendo obrigatória a comunicação e comprovação de qualquer mudança.

Artigo 10.º — A inscrição no Cadastro Municipal de Condutores de Táxis será sempre revalidada quando se vencer o prazo de vigência do exame de sanidade e, periodicamente, conforme dispuser o regulamento a ser expedido.

§ 1.º — Não sendo revalidada até 30 (trinta) dias, a contar, em cada caso, da data fixada para vencimento, a inscrição ficará automaticamente cancelada.

§ 2.º — Para a revalidação será exigidos os requisitos previstos no artigo anterior, exceto o de que trata o item V.

#### V

##### Do Registro de Condutor

Art. 11 — É obrigatório o registro de condutor para dirigir táxi de empresa; de motorista autônomo declarado inválido ou incapaz pelo Instituto Nacional de Previdência Social, enquanto perdurar a inatividade; de espólio ou viúva de motorista autônomo; de herdeiros de motorista autônomo, até que todos tenham adquirido plena capacidade civil.

**O SR. PRESIDENTE** — (Fazendo soar a campainha) — Nobre Vereador: o tempo destinado a V. Exa. está esgotado.

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS** — Lamento, Sr. Presidente, que o tempo não me seja possível ler o substitutivo que, aparentemente, parece bom. Mas, desde que não pude chegar ao fim, não posso, em sã consciência e com aquela característica que me é própria de estar sempre ao lado da justiça, aceitá-lo e serei obrigado a rejeitá-lo, isto porque não tenho conhecimento de todos os seus artigos.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra para discutir, o nobre Vereador Freitas Nobre.

**Nota da Taquigrafia:** O Sr. Freitas Nobre pronuncia discurso que, por depender de revisão, será publicado em separado. (Rodizio n.º 61)

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra para discutir a propositura, o nobre Vereador Vicente de Almeida.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA (Pela ordem)** — Sr. Presidente, desisto da palavra, mas desejo levantar uma questão de ordem.

O nobre Vereador Freitas Nobre considera ilegal a presente sessão. Pergunto então se o discurso de S. Exa. será considerado na publicação dos trabalhos numa sessão que considera ilegal.

**O SR. PRESIDENTE** — Evidentemente, o discurso do nobre Vereador Freitas Nobre foi registrado pela Taquigrafia e será publicado, embora S. Exa. considere ilegal a sessão.

Para discutir tem a palavra o nobre Vereador Tibiriçá Botelho.

**O SR. TIBIRIÇÁ BOTELHO** — Sr. Presidente, nos termos regimentais desisto da palavra.

**O SR. PRESIDENTE** — Não havendo mais oradores inscritos, vamos passar à votação do Substitutivo. Os Srs. Vereadores que o aprovarem queiram conservar-se como se encontram. (Pausa). Aprovado o Substitutivo. Vai à sanção.

**O SR. EPHRAIM DE CAMPOS (Para declaração de voto)** — Sr. Presidente, Srs. Vereadores, fazendo da tribuna desta Casa declaração de voto sobre o substitutivo em apreço, quero afirmar aos nobres vereadores, para que fique patente ao povo de São Paulo que de modo algum poderia dar voto favorável a uma propositura que não conheço e que é desconhecida da maioria dos Srs. Vereadores.

Estão votando no escuro, liderados por S. Exa. o Vereador Armando Simões Neto e pela Comissão de Transportes.

Deixo afirmado, portanto, a minha rejeição a este Substitutivo, não por que ele seja mau, porque não pude, por não ter tido ocasião de lê-lo, saber se era bom.

Voto pela rejeição e aqui fica o meu esclarecimento aos Srs. Vereadores e à população de São Paulo, a este povo operoso e trabalhador que represento nesta Casa.

**O SR. TIBIRIÇÁ BOTELHO (Pela ordem)** — Sr. Presidente, solicito a V. Exa. mandar proceder a uma verificação de presença.

**O SR. PRESIDENTE** — V. Exa. será atendido.

— Feita a chamada sob a Presidência do Sr. Oliveira Laet, verifica-se

— a presença dos Srs. Vereadores David Roysen, Ephraim de Campos, Sampaio Dória, Tibiriçá Botelho e Vicente de Almeida;

— a ausência dos Srs. Vereadores José Maria Marin, Alfredo Martins, Araripe Serpa, Armando Simões Netto, Freitas Nobre, Jihei Noda, João Carlos Meirelles, Luiz Gonzaga Pereira, Mariani Guariba, Mario Osassa, Naylor de Oliveira, Paulo Soares Cintra, Samir Achôa, Theodosina Ribeiro.

**O SR. PRESIDENTE** — Responderam à chamada apenas 5 Srs. Vereadores. Não havendo “quorum” regimental a Presidência — antes de declarar encerrada a presente Sessão — determina providências no sentido de que sejam substituídos exemplares do Regimento Interno no qual falta — por defeito de composição da gráfica — um caderno das páginas 74 a 81.

Convoco os Srs. Vereadores para a próxima Sessão Ordinária com a Ordem do Dia a ser publicada.

Está encerrada a Sessão.

27/06/1969 — 49ª S.O., Ordem do Dia, pronunciamento do vereador Freitas Nobre. D.O.E., 6 ago 1969, p.41 col.4 até p.42.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Sr. Presidente: eu me iludi há pouco com o nobre Vereador Ephraim de Campos, porque S. Exa., que também não ouviu muito bem a leitura do substitutivo dos taxis feita pelo nobre Vereador Mário Osassa, nos prometeu ler a propositura, porém não a leu. Limitou-se apenas dois ou três artigos, a êles se referindo rapidamente. Confesso que fiquei completamente decepcionado, porque se a primeira leitura foi totalmente incapaz de ser entendida, a segunda ficou incompleta. De forma que, Sr. Presidente, estou diante de um substitutivo em que tive duas esperanças de dê-lo tomar conhecimento. A primeira quando o nobre Vereador Armando Simões Netto entregou-me, hoje à tarde, esta cópia, e tive a esperança de folheá-lo. Consegui, numa rápida reunião com os companheiros do MDB comparar dois artigos dêste com o do substitutivo anterior.

Fiquei incapaciado de consultá-lo face as modificações introduzidas e de ouvir a leitura feita pelo nobre Vereador Mário Osassa, tão rápida que me pareceu S. Exa. ter, realmente, um treino de leitura dinâmica. E, quanto ao nobre Vereador Ephraim de Campos, S. Exa. não conseguiu passar dos primeiros artigos.

Confesso, então, que estou numa situação curiosa diante do Projeto. Entendo que esta Sessão é absolutamente nula, porque infringiu dispositivos regimentais. Aliás tenho um Regimento em que não havia as folhas de n. 14 a 22 e que, quando chegava às folhas 64 pulava para a folha n. 81. E, como eu tinha uma dúvida regimental a levantar, solicitei o auxílio da Mesa, que me deu outro Regimento, que também tinha essa e outras folhas.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Se V. Exa. desejam, posso emprestar-lhe uma cópia do Regimento que tenho e que não contém essas falhas que V. Exa. refere. Agora, o que me admira é que chegamos ao fim de junho e V. Exa. ainda não tenha, até agora, em mãos o Regimento Interno.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Tenho, sim, um Regimento devidamente anotado, que está em mãos de um funcionário da Casa, o Sr. Jamyr. Mas o nobre Vereador Araripe Serpa também me informou que o dêle não tinha aquelas folhas, exatamente as que tratam dos substitutivos.

Mas, eu ia dizendo ainda que nem o nobre Vereador Mário Osassa, com sua leitura dinâmica, nem o nobre Vereador Ephraim de Campos, conseguiram fazer a leitura necessárias ao entendimento da propositura. Agora, não importa que houvesse recebido essa cópia hoje porque na verdade não tive condições de lê-la durante este período, para poder manifestar uma opinião segura e nem seu texto foi publicado regimentalmente. O que me pareceu incrivelmente *sui generis* — para usar uma expressão muito em voga nos debates entre David Roysen e Oliveira Laet — é o fato de que... (Muito obrigado, o nobre Vereador Armando Simões Netto recebe seus contadores “a bala” ou melhor, trata os seus adversários a “bom-bom”, e faz muito bem!). Mas, o que é curioso e que o Sr. Prefeito, na sua liberalidade, compreendeu a importância da matéria, sua complexidade e, apesar de parecer primário na administração pública da grande Cidade, teve, no entanto, uma visão que tem escapado a muitos dos companheiros. Percebeu que o Projeto tendo essa relevância merecia ser bem examinado e, portanto, dilatou o prazo de discussão, que iria assim, até 12 de agosto próximo. Entretanto, apesar de dilatado o prazo até 12 de agosto, pelo Sr. Prefeito, estamos aqui, hoje, compelidos a uma votação da propositura, através de um substitutivo apresentado pela Comissão de Transportes que se ignora. Ora, o contraste é realmente *sui generis*. Mas, o que mais me impressionou hoje, de tudo aquilo que aqui se verificou, foi a declaração do nobre Vereador Jihei Noda. O nosso companheiro Jihei Noda engenheiro da Prefeitura, que tem dado um crédito de confiança ao Sr. Prefeito, até num limite extraordinário, declarou aqui, com todas as letras, aliás, nada mais fazendo do que repetir uma declaração já feita pelo nobre Vereador Manoel Sala, que esta propositura, da forma como está colocada, vai obrigar o povo de São Paulo a pagar, pelo menos, o dobro da tarifa!

Essa declaração foi feita, com toda a sua clareza, pelo Vereador Jihei Noda, que bem conhece o problema e que conosco o discutiu hoje. S. Exa. afirmou, desta tribuna, sem qualquer subterfúgio, que, na forma como está colocada, a propositura vai obrigar a um aumento das tarifas de pelo menos 100%.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Ouvia a declaração do nobre Vereador Jihei Noda. Lamento, apenas, que V. Exa., como líder do M.D.B., não tenha conseguido fazer com que o nobre Vereador Jihei Noda aqui permanecesse até o final da Sessão, para discutir o projeto.

**O SR. FREITAS NOBRE** — E S. Exa., em se ausentando, fez muito bem. Eu também vou ausentar-me, dentro de pouco, para que V. Exas. sem a convivência da minha presença possam votar a proposição.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Não sei em que o nobre Vereador Jihei Noda se baseia para afirmar, como diz V. Exa., categoricamente que a criação dessas companhias, uma vez aprovado o projeto irá causar uma duplicação das tarifas do transporte de táxi. Realmente, não consigo aquilatar onde o Vereador Jihei Noda foi buscar os ensinamentos que o conduziram a fazer tal afirmação de maneira categorica, como fez. Quem sabe se, comparecendo à discussão, S. Exa. nos pudesse ter orientado e, assim, pudessemos nos ter tomado cuidado em relação a algum aspecto que nos pudesse ter

passado despercebido. Mas, tenho para mim que isso não aconteceria. Até porque, se o Nobre Vereador Jihei Noda lê os jornais e se éle acompanha a vida da Nação, éle há de ter verificado que ontem o Governo Federal adotou providências determinando que o transporte coletivo não possa ter aumento anual que exceda a 20%, o que nos leva a pensar que amanhã, perfeitamente o Sr. Prefeito de São Paulo poderá aplicar para o transporte de passageiros de taxis a mesma sistemática, a mesma filosofia que o Governo Federal adotou para o transporte coletivo. Eu, realmente, não compreendo como o Vereador Jihei Noda apoia tanto o Sr. Prefeito depois, éle vem dizer que o Sr. Prefeito se contradiz. Porque se o Sr. Prefeito envia um projeto à Câmara, é porque éle está absolutamente convicto de que terá maneiras de impedir que esse aumento em dobro se verifique. Então o Vereador Jihei Noda apoia o Sr. Prefeito no instante em que vai à tribuna para obter suas reivindicações, e não o apoia no instante em que o Sr. Prefeito manda um projeto de lei à Câmara, um projeto de lei como este, é porque éle nobre Vereador Jihei Noda acha que isso dobrará as tarifas. Eu não entendo...

**O SR. FREITAS NOBRE** — Nobre Vereador, o que há de importante na declaração de V. Exa. é quando me pede que comprove que a criação de serviço dessas companhias e a estrutura desse projeto obriga a um aumento da taxa do serviço. O nobre Vereador Jihei Noda tem melhores elementos do que eu, mas tenho aqui alguns elementos para responder a V. Exa. não com as condições completas que éle possui, engenheiro que é. V. Exa. ressaltou bem. Se éle tem dado ao Prefeito, com sua permanente assistência, um crédito quase ilimitado de confiança e se no entanto chega à tribuna e faz tal declaração, é porque éle, realmente, sentiu que o interesse público está muito acima de todas essas preocupações que possam dar a V. Exa. uma impressão diversa.

**Sr. Vicente de Almeida** — Nobre Vereador, o nobre Vereador Jihei Noda não dá ao Prefeito apenas um crédito de confiança mas éle usa, na reciproca, o crédito de confiança que o Prefeito lhe dá. Éle não está fazendo concessões ao Prefeito. Éle está apenas procurando retribuir o que o Prefeito lhe tem dado. Eu sou daqueles que vão ao Gabinete do Prefeito às segundas-feiras, embora pudesse ir, e mesmo tivesse muito prazer e muita honra em fazê-lo. Mas nunca fui, a não ser uma vez, para cumprimentar S. Exa. após sua investidura no cargo. Mas o Vereador Jihei Noda é dos que vão solicitar favores.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Mas isto não obriga o Vereador Jihei Noda a se calar diante do interesse público em jôgo. Se éle entende que o projeto vai obrigar a um aumento pelo menos de 100% das tarifas éle tem o caráter suficiente — apesar de todas essas condições — de declarar que este aumento ofende o interesse do povo.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Já que o nobre Vereador Jihei Noda não está em condições de discutir, vou passar a ouvir a discussão do assunto.

**SR. FREITAS NOBRE** — Não tenho os dados completos que Nobre Vereador Jihei Noda tem, porque quem fez a afirmação foi S. Exa. mas vou mostrar a V. Exa., nobre Vereador Vicente de Almeida, como este projeto vai aumentar as tarifas. Éle aumenta o custo operacional; aumenta quando obriga a um ano de fabricação do veículo. Diz o artigo 6.º, alínea A:

“... ser proprietário de, pelo menos, 15 veículos de aluguel, devendo os que ainda não estejam licenciados como taxi ter um ano de fabricação, no máximo”.

Ora, a companhia que vai se constituir vai comprar os carros. Portanto, não tem os carros licenciados. Ela vai se organizar colocando os carros com um ano de fabricação no máximo.

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. está prejudgando. A companhia que vai ser constituída poderá até, eventualmente, comprar. Mas poderá também já ter esse número mínimo de veículos; 15 carros na praça. A exigência de ser de um ano de fabricação é apenas para aqueles carros que não estejam licenciados, agora.

**O SR. FREITAS NOBRE** — V. Exa. julga com hipóteses. Como não há um número razoável de companhias e há um número considerável de motoristas autônomos. V. Exa. tem de admitir que o artigo tem que ser examinado como está. Portanto, uma companhia que pretenda se organizar e tenha de licenciar o número mínimo de 15, e não os tem ainda licenciados, terá de fazê-los com veículos de um ano de fabricação.

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. está interpretando mal. Ela somente terá de entrar com veículos de um ano de fabricação se ainda não os tiver licenciados como taxi.

**O SR. FREITAS NOBRE** — E se não estiverem licenciados?

**O Sr. Vicente de Almeida** — Assim como não posso afirmar que ela os tenha, V. Exa. também não pode afirmar ao contrário.

**O SR. FREITAS NOBRE** — V. Exa. coloca o problema diante de uma alternativa: ou as companhias já têm os taxis licenciados e estes não precisam ter um ano de fabricação, ou não têm o então precisa colocar seus veículos com no máximo um ano de fabricação. E, isto já representa um determinado custo operacional, porque terá de empregar capital duas ou três vezes superior, sem falar na inexistência de companhias já organizadas.

Mas, não é só: Na alínea "b" do artigo 6.º — e respondo a pergunta que o nobre Vereador Jihei Noda estaria em melhores condições de fazê-lo — há a exigência de uma área mínima de 500 m<sup>2</sup>, destinada ao estacionamento dos veículos.

A Prefeitura de São Paulo não tem um serviço normal para seus veículos e seus ônibus. De maneira geral, encontram-se as portas das garagens superlotadas, oficinas a descoberto, grande número de veículos mu-

nicipais não têm uma cobertura total, nem razoável.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Voltando ao diálogo, tão ao gosto de V. Exa., 500 m<sup>2</sup> é um mais, veja V. Exa.: o projeto não determina, prevê, que dêsses 500 m<sup>2</sup> sejam de área coberta 150 m<sup>2</sup> — evidentemente não é um estacionamento de luxo — onde a companhia vai instalar seu escritório, que a propositura obriga seja no mesmo local. E há mais, veja V. Exa.: o projeto não determina que a companhia terá que adquirir o terreno ou que tenha que alugar; o terreno pode ser emprestado, alugado, comprado ou ser de propriedade da pessoa. O projeto especifica que deve haver uma área de estacionamento. Qual o motivo? Retirar da rua o estacionamento dos veículos. V. Exa. há de reconhecer que determinadas empresas de ônibus somente agora se estão organizando para ter uma área de estacionamento, porque até estacionavam seus veículos na rua. Somente na administração Faria Lima e agora, na administração Paulo Maluf, está-se exigindo que os ônibus não estacionem na via pública. Representa um mínimo de área 10 por 50 m e não vai encarecer absolutamente. Aquêles motorista autônomo que tiver que fazer em casa uma garagem para seu táxi gastará tanto quanto com os 500 m<sup>2</sup>.

**O SR. FREITAS NOBRE** — V. Exa. não elidiu o argumento, citei apenas dois aspectos porque a pergunta não é diretamente a mim mas tem dois aspectos, porque, evidentemente, a Companhia tendo que obrigatoriamente construir o seu escritório no próprio local, tinha que ter essa área. Ela vai comprar, alugar, de qualquer forma vai empatar também um capital, entregar um capital. Já não é o capital que emprega na aquisição ou locação de um determinado terreno, é um capital que emprega também na obrigatoriedade de construir escritório extamente ali, quando poderia ter um novo local, sem o ônibus de uma nova construção, sendo obrigada a ficar com o escritório naquele local.

Se isto, sem falar dos uniformes obrigatórios, das taxas, daria idéia de como o custo operacional é inevitavelmente majorado. Quando o Vereador Jihei Noda levantou o problema e declarou que pelos mesmos 100% haveria aumento da taxa, ele o fez não tendo em vista esses dois pequenos argumentos que joga em resposta a V. Exa., mas o fez em virtude de estudos e debate que teve com o Sr. Prefeito a respeito do Projeto.

**O Sr. Vicente de Almeida** — V. Exa. permite um aparte? Entendo o ponto-de-vista de V. Exa. e me manifesto inteiramente desfavorável. Já tive oportunidade de debater o assunto quando em exercício o nobre Vereador Manoel Sala. Na minha opinião e dos técnicos que consultei e do que conheço, o aumento de unidade de uma companhia, desde que este aumento ultrapasse ao mínimo de unidades exigidas para a diluição dos custos e desde que esse aumento não atinja o gigantismo, é exatamente a maneira com que a companhia poderá diminuir o custo tarifário. Exemplificando: V. Exa. tome um motorista autônomo. Se ele terá que contratar um despachante para cuidar do licenciamento do seu veículo, uma companhia que tenha vinte ou trinta veículos tomará o mesmo despachante e pelo mesmo preço licenciará os vinte veículos, pagando ao despachante o mesmo que uma companhia autônoma paga. V. Exa. verá o seguinte: o motorista autônomo que tenha um veículo se abastecerá nos postos de gasolina existentes na Cidade; a companhia, à medida que cresça, poderá ter seu abastecimento próprio no seu local de estacionamento ou garagem. Os custos industriais de serviços tendem sempre a diminuir à medida em que eles se dividem por um número maior de unidades. E' o mesmo custo operacional dividido por número maior de unidades. E' exatamente o contrário.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Porém, quando o Executivo cria outras responsabilidades, outros gravames, evidentemente em vez de reduzir esse custo, está aumentando. V. Exa. tem dois exemplos. Aqui nesta cidade há duas companhias que desapareceram, a Psiu e a Amarelhinha. Desapareceram porque não puderam acompanhar o nível da taxa normal do transporte, dado o custo que já era alto para um determinado grupo de companhias como essas que se tentava constituir e recentemente agora, quando os gravames que o projeto cria, de tal ordem que obriguem custo operacional maior. Evidentemente, essas companhias só terão dois caminhos e como serão muito mais fortes, porque serão numerosas terão força para compêlir o Executivo ao aumento de tarifas.

**O Sr. Vicente de Almeida** — Dou um exemplo, se me permitir, no comércio de São Paulo. Uma das mais tradicionais lojas de São Paulo é o Mappin, Casa Anglo Brasileira. O Mappin hoje tem movimento que dá um lucro anual na rotação do seu estoque de 7 a 8%. Há uma casa de móveis (Henri Matarazzo) que tem uma rotação igual à do Mappin mas como tem um custo operacional igual ao do Mappin e faz vendas menores, apenas chega a 5 ou 6% de lucros anuais. Note V. Exa. que os custos operacionais são iguais para as duas firmas. Isso vale para as companhias de taxis e para os motoristas autônomos. Se o custo operacional, bem controlado fôr diminuído por um número maior de unidades, evidentemente esse custo será menor para as companhias de taxis...

O SR. FREITAS NOBRE — Seguindo o argumento de V. Exa., o motorista autônomo desaparecerá. De qualquer maneira, são medidas desiguais para um problema completamente diferente. O projeto cria gravames para a atividade do setor dos transportes, quando este é até subvencionado em outros lugares. Neste momento, a verdade é que o Executivo cria essas dificuldades. Vou citar dois pequenos exemplos para dar as razões pelas quais me impressionou a afirmativa do nobre Edil Jihei Noda, embora S. Exa. não tenha feito uma tradução completa do seu pensamento.

O Sr. Vicente de Almeida — V. Exa. comete um equívoco: São Paulo não é subvencionado; as empresas particulares de ônibus é que subvencionam a C.M.T.C. Há uma taxa por ônibus, de cerca de NCr\$ 300,00 diários, se não me engano, que cada empresa paga à CMTC para poder fazer seus veículos trafegarem pelas ruas de São Paulo.

O SR. FREITAS NOBRE — E', realmente, estranho o sistema de transporte esse em que o Executivo não consegue normalizar o serviço, quando a CMTC deveria ser uma organização piloto para orientar o sistema de transporte.

Ela tem perdido pouco a pouco o número de veículos, em detrimento de determinadas empresas particulares que operam em linhas economicamente interessantes enquanto ela permanece com as linhas anti-econômicas, onerando o orçamento municipal.

O Sr. Vicente de Almeida — V. Exa. comete lamentável equívoco. A CMTC não está diminuindo pouco a pouco o número de seus veículos. O fato é que já ouvi muitos dizerem, e agora ouço V. Exa. que as companhias particulares operam as linhas, de maior rentabilidade, e à CMTC resta operar linhas deficitárias. Pergunto: V. Exa. poderia ficar encarregado de procurar alguém que se disponha a formar uma linha de ônibus em São Paulo e operar em uma linha deficitária? Daí a vantagem da CMTC não crescer muito e nem diminuir muito. A CMTC, no meu entender, deve ser uma companhia tamanho padrão, capaz de garantir à Prefeitura Municipal de São Paulo uma eventual entrada em cima de linhas que não estejam operando bem. Mas não há como se encarar o fato a não ser desta maneira, no regime capitalista em que vivemos, salvo que aqueles que não estejam de acordo corram para as serras e deixem crescer suas barbas à maneira de Fidel Castro, que ganhou a revolução e declarou que Cuba, daquele instante em diante, seria um país socialista. Enquanto o Brasil viver dentro do sistema capitalista, o lucro é lícito e a remuneração é justa. E' preciso que se tenha coragem para afirmar isto...

O SR. FREITAS NOBRE — Não se trata de coragem...

O SR. Vicente de Almeida — ... é preciso que se diga, nobre Vereador Freitas Nobre, que à CMTC compete obrigatoriamente o transporte dos passageiros das linhas deficitárias, porque não há empresa comercial que se interesse em explorá-las, e se se interessar não vai sobreviver.

Então, o governo existe inclusive para isso: para explorar as linhas deficitárias. E' como a CMTC se mantém através das taxas que as empresas lhe pagam e através da Receita que, eventualmente, adquire.

E' preciso que termine aqui essa história que as particulares operam boas linhas e a CMTC, as linhas deficitárias. A CMTC opera, sim. Tem que continuar operando. E' por isso que as companhias particulares lhe pagam uma taxa que lhe dá sobrevivência.

Se V. Exa. conseguir encontrar uma companhia que esteja interessada em substituir a CMTC nas linhas deficitárias, tenho a certeza de que a CMTC vai gostar muito.

O SR. FREITAS NOBRE — Não vai aparecer ninguém, porque as empresas vão procurar as linhas econômicas e não as anti-econômicas. Houve realmente uma revisão na CMTC no sentido de que ela retomasse um pouco um determinado ponto de liderança e controle, mas o problema não ficou de todo resolvido.

Queria lembrar que há alguns aspectos da propositura que me preocupam. Só me ater a alguns dos primeiros artigos do Substitutivo.

No artigo 5.º há dois problemas que me preocupam: o primeiro, que fixa o capital da firma. Criam um tipo de sociedade em que condicionam a constituição da companhia a que ela tenha um capital social não inferior a 500 vezes o salário mínimo. Há uma fixação, portanto, que no meu entender se choca com disposições vigentes, com referência a sociedades comerciais.

O segundo aspecto curioso no artigo 5.º é que exige a apresentação de folha corrida de antecedentes criminais relativa aos sócios, não motoristas; mas para efeito de inscrição da companhia, os sócios devem apresentar folha de antecedentes criminais. E o mais importante é que não vai essa folha de antecedentes decidir somente para os crimes dolosos, impedindo que qualquer pessoa se integre como sócio na entidade. Vai impedir que alguém que tenha sido condenado por crime culposos possa integrar essa sociedade. E crime culposos pode ser mera agressão, acidente no tráfego, mesmo que ele não seja, nem venha a ser o motorista do veículo.

O Sr. Vicente de Almeida — Crime culposos, mas reincidente 4 vezes em 3 anos.

O SR. FREITAS NOBRE — Reincidente apenas uma vez num período de 3 anos. Se alguém estiver impedido de integrar uma sociedade comercial qualquer pelo fato de ser reincidente por crime culposos, a lei municipal está infringindo a legislação federal e a própria Constituição da República.

Ninguém neste país pode impedir o exercício de atividade comercial a quem seja reincidente em crime culposos, numa agressão, num acidente, numa contravenção penal. Ora, diante disso, como é possível à legislação municipal passar sobre as exigências da legislação federal e criar impedimentos de integrar sociedade, quando a legislação vigente do país não os prevê?

O Sr. Vicente de Almeida — O capital mínimo exigido é o capital social. Não se exige o capital integralizado.

O SR. FREITAS NOBRE — De qualquer forma, Sr. Presidente, srs. Vereadores, não tive condições de não de exame dos primeiros artigos do substitutivo, e para não me comprometer com a sua votação, face à ignorância de seu texto e a leitura "dinâmica" feitas pelo dinâmico Vereador Mário Osassa; dada a impossibilidade de conhecê-lo na íntegra; e ainda tendo-se em vista

que considero nula a sessão de hoje, face aos argumentos já levantados em questão de ordem — ainda não respondida a segunda — declaro que me retiro para não votar a proposição, na segurança de que o faço cumprindo um dever de consciência, dado o risco que assumiria votando o texto que não conheço.

30/06/1969 — 50ª S.O., Pequeno Expediente, pronunciamento do vereador Freitas Nobre. D.O.E., 2 jul 1969, p.64 col.2-3.

**O SR. FREITAS NOBRE** — Sr. Presidente, Srs. Vereadores. Espero hoje, no Grande Expediente, examinar o Substitutivo relativo ao serviço de taxis na Capital, já que foi aprovado sem qualquer publicação ou separata, sem uma leitura atenta e sem a análise necessária. Esta Camara aprovou aquele Substitutivo, que contém uma serie de falhas. Já não me refiro apenas às falhas de redação ou de datilografia, com a colocação de crase onde não é preciso e a não colocação onde é necessária. Mas há um aspecto que me parece importante. E' que ao lado do mero transporte individual de passageiros, o Substitutivo aprovado que vai à sanção do Sr. Prefeito trata também de uma concessão de serviço de transporte coletivo em determinada ocasião. Chamo a atenção desta Casa para o artigo 34 do referido Substitutivo ora convertido em lei, dependendo apenas da sanção do Prefeito, em combinação com o artigo 100, n. 2, alinea "a" do Regimento Interno da Camara, que se baseia na Lei Organica dos Municipios, no item dois, alinea "a" que estabelece: "Pelo voto minimo de dois terços dos membros da Camara, para: a) — outorgar a concessão de serviços publicos;"

Onde o serviço de taxi é considerado serviço publico? onde a concessão como serviço publico?

Aponto a V. Exas. o artigo 34 do Substitutivo aprovado, que trata do serviço de lotação.

Ora, o serviço de lotação é, aqui, uma concessão de serviço publico, que é, no Municipio, prevista no artigo 34 do Substitutivo aprovado, que exige o voto minimo de dois terços dos membros da Camara.

Deixo aqui, no Pequeno Expediente, a pergunta: se o Regimento Interno da Camara, cumprindo deliberação da Lei Organica dos Municipios, exige — no artigo 100, item 2, alinea "a" — que a outorga dessa concessão de serviços publicos seja feita pelo voto minimo de dois terços dos membros da Camara, indago da Mesa se esses dois terços votaram e aprovaram o Substitutivo.

O artigo 34 do Substitutivo aprovado diz o seguinte:

"Art. 34 — Os veiculos de aluguel a taximetro..."

"A taximetro", aliás, foi escrito com crase. Realmente, o Sr. Prefeito terá que vetar alguns artigos!

"... destinados ao transporte individual de passageiros, somente poderão executar serviço de lotação..."

Portanto, trata-se de serviço de transporte coletivo.

"... excepcionalmente, e com previa autorização da Prefeitura, ouvida, se necessario, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos".

Portanto, o projeto prevê, também, uma concessão do serviço de lotação, embora excepcionalmente, e, para sua votação, a Camara deveria ter tido, pelo menos, dois terços dos seus membros, outorgando esta concessão, esquecida, inclusive de impeditivo de lei estadual.

Mas, aqui, numa sessão anterior, eu havia feito a seguinte declaração, que extasiou o meu então companheiro de Bancada, Vereador Oliveira Laet, quando S. Exa. admirou-se do elogio que eu fazia ao Sr. Prefeito. O elogio era o seguinte: (lê)

"O Prefeito Paulo Salim Maluf deve receber o nosso aplauso pela forma democratica com que resolveu estender o prazo para o exame da proposição relativa aos taxis.

Na verdade, as varias falhas existentes na proposição não poderiam ser examinadas com a calma que as mesmas exigem, se não houvesse a possibilidade dessa dilatação de prazo. A matéria é de alta transcendência para nossa cidade, pois pela proposição há o aumento do custo operacional, e quem iria pagar a tarifa inevitavelmente majorada seria o proprio povo."

Teria que retirar o aplauso que apresentei ao Sr. Prefeito Paulo Salim Maluf, na ocasião em que S. Exa. mandou o officio dilatando o prazo de 15 dias, se tivesse sido S. Exa. quem autorizou o "rôlo compressor" a aprovar o Substitutivo, que a Camara ignorava. Substitutivo, aliás, que apenas hoje chegou às redações dos jornais. Somente no sabado e domingo tivemos oportunidade de um exame relativamente detalhado, que pretendo fazer também no Grande Expediente.

Não sei se a S. Exa. cabe o elogio, ou se devo retirá-lo; se S. Exa. teve interfeerencia ou não no "rôlo compressor" que obrigou esta Camara a votar, sem conhecer, apesar da dilatação do prazo que tinha e que não pôde usufruir, a votar este projeto dentro de um prazo exiguo, ignorando o seu texto.

30/06/1969 — 50ª S.O., Grande Expediente, pronunciamentos de vereadores sobre o projeto. D.O.E., 2 jul 1969, p.64 col.4 até p.65.

**O SR. MARIO OSASSA** — Sr. Presidente, nobres Srs. Vereadores, vimos, há poucos instantes, o nobre Vereador Mariani Guariba, da digna Oposição, tratar de assunto político relacionado com a "abertura política". Ach. S. Exa. que não existe, na verdade, essa anunciada abertura política, pela palavra, principalmente, do Sr. Ministro da Justiça, prof. Gama e Silva.

Divirjo do ponto de vista de S. Exa. porquanto, embora o Brasil ainda não esteja na sua normalidade política, já que o processo revolucionário continua em marcha podemos perceber claramente a disposição do governo no sentido de fazer voltar, o mais rapidamente possível, a necessária normalidade política.

O Governo Federal pode ser passível de críticas sob muitos aspectos, porquanto de perfeito nada existe nesta terra onde a característica fundamental é a contingência, e tudo que é contingente é defeituoso e falho. Entretanto, não se pode negar a preocupação, o esforço e o empenho do ao povo, que a aurora da normalidade está chegando.

Repetidas vezes expressou-se o Sr. Ministro da Justiça, trazendo tranquilidade a todos aqueles que, neste período de inscrição partidária, queiram inscrever-se nesta ou naquela legenda, dizendo que está assegurada a liberdade plena a todos os

cidadãos que quiserem fillar-se a qualquer das legendas. Dessa forma, quero expressar desta tribuna a minha convicção de que, realmente, dentro em breve o Brasil estará no caminho da normalidade que todos são, Sr. Presidente, as considerações que eu desejava tecer frente à manifestação do nobre Edil Mariani Guariba.

Sr. Presidente, nobres Vereadores: Aprovamos, na última sessão, de sexta-feira, o substitutivo que regula os serviços de taxis nesta Capital. Fui dos Vereadores que deram seu voto favorável ao substitutivo apresentado pelo nobre colega Armando Simões Netto, ilustr. líder do Sr. Prefeito nesta Casa, propositura essa que foi subscrita por outros companheiros desta Edilidade.

Posso dizer que acompanhei com cuidado os debates que se travaram, com referência a essa materia, neste plenário e, principalmente, no Salão Nobre desta Câmara Municipal, quando em reunião da Comissão de Transportes, presidida pelo nobre Vereador Simões Neto, e contando, ainda, com a presença dos nobres Edis Vicente de Almeida e Luiz Gonzaga Pereira, pude, por diversas vezes, participar dos debates juntamente com senhores Edis e, notadamente, com aqueles elementos que representavam a classe dos motoristas de taxis, tanto frotistas como autônomos.

**O Sr. Naylor de Oliveira** — Acontece, nobre Vereador Mario Osassa, é que muita gente tentou fazer uma demagogia barata em torno desse projeto. Na verdade, bem estudado o projeto original mereceu a melhor atenção do Sr. Prefeito, através da sua Assessoria, e de muitos Vereadores que acompanharam de perto esse trabalho.

Mesmo que se alegasse falta de conhecimento da materia, o projeto veio a Plenário e a discussão se verificou. Naturalmente aqueles que não conheciam os detalhes do projeto, ficaram conhecendo. O que acontece é o seguinte: alguns Vereadores, inclusive que não participaram nem dos debates nem da discussão do projeto, nem das reuniões que foram realizadas no Salão Nobre e nem sequer da votação, fugiram simplesmente do Plenário e hoje vêm aqui fazer demagogia a respeito do assunto. Eles fugiram porque não quiseram se colocar em má situação perante seu partido, desrespeitando, conseqüentemente, a liderança do nobre Vereador Freitas Nobre; e não quiseram ficar mal com o Sr. Prefeito, a quem se dirige, via de regra, às segundas-feiras para pedir favores.

Então isso é que não compreendemos — pessoas que, inclusive, tentaram fazer barganha; foram à Prefeitura pedir ao Sr. Prefeito para que um cidadão que tivesse dois veículos pudesse ter o direito de usá-los, de rodar com eles pela cidade, como se vinha verificando até agora — porque um primo seu tem dois carros. É o fim do mundo. O cidadão não é atendido em uma reivindicação de caráter pessoal e vem aqui, depois, fazer demagogia. Outro vereador disse que estava de acordo e que ia aprovar o projeto desde que a Secretaria de Educação fosse dada a um seu candidato. É um negócio muito sério. E depois vêm aqui falar no projeto de taxis, de irregularidades que porventura foram apontadas, quando não tem condição moral para falar a respeito do assunto, porque tentaram fazer jogo individual e pessoal, em favor de parentes e amigos. Então não vemos porque razão toda esta celeuma em torno de um projeto que vem à Casa, foi discutido e aprovado, e regulamentou um serviço público que era por demais explorado, e muito mal explorado nesta cidade, quando o cidadão, apenas a título de "bico", se apossava de um veículo para ganhar mais um pouco, mas não dispondo daqueles requisitos indispensáveis para bem servir a população.

Muito obrigado.

**O SR. MARIO OSASSA** — Muito obrigado a V. Exa., nobre Vereador Naylor de Oliveira, pelo oportuno aparte que acaba de fazer às considerações que vimos expendendo. As denúncias que V. Exa. faz são muito graves. Apenas é lamentável que já, mais possamos identificar perfeitamente os fatos, porquanto isso nunca vem à baila. Entretanto, somos aqui todos maiores de idade, vacinados, eleitores. De maneira que todos sabem, ao menos devem saber, como portar-se, principalmente, como representantes do povo, com a responsabilidade que trazem de homens públicos.

**O Sr. Tiribirá Botelho** — V. Exa. me concede um aparte? Nobre Vereador, é de se estranhar que alguns jornais desta Capital tenham dito que esta Câmara votou o substitutivo ao projeto de lei dos taxis, desconhecendo a matéria. Houve a apresentação do projeto. Posteriormente, foi oferecido o substitutivo; todos que tivessem interesse, como bem disseram vários vereadores na última sessão, poderiam ter acesso a esse substitutivo e conhecer a matéria na sua profundidade. Isto de se dizer que se votou um substitutivo, desconhecendo aquilo que ele continha, não é verdade. Evidentemente, alguns interesses moveram certos senhores Vereadores, interesses que não são os deste vereador. Li o substitutivo. Conheci-o. E acho que evidentemente, quem falou, quem divulgou que esta Câmara votou no escuro faltou à verdade. Tenho a impressão de que o momento não será para descermos a retaliações pessoais; não será o instante para dizermos quais foram as intenções de quem quer que seja. De qualquer maneira, todos conhecíamos a matéria e votamos conhecendo-a. E não podemos, assim, ser imputados de uma falta que não praticamos.

Acho que é assunto já passado, discutido, debatido exaustivamente. Parecer que não é o momento de nós — vamos dizer — desenterrarmos defuntos. Acho que, neste instante, devemos preocupar-nos em dizer àqueles que afirmam que desconhecemos a matéria, que venham debater conosco, pois estamos às ordens e temos condições para discutir, em profundidade, o substitutivo que foi aprovado na última sessão.

**O SR. MARIO OSASSA** — São muito oportunas as considerações de V. Exa., nobre Vereador Tiribirá Botelho. Realmente foi isto o que aconteceu: votamos conhecendo a matéria. De maneira que não cabe acusação de que votamos no escuro. Já que vimos debatendo essa matéria há muito tempo, não foi surpresa nenhuma aquilo que votamos na última sessão.

Ouço o nobre Vereador Jihei Noda:

**O Sr. Jihei Noda** — Em primeiro lugar quero dizer o seguinte: a matéria não era perfeitamente conhecida da maneira como foi apresentado o substitutivo, porquanto, na quinta-feira, estivemos com S. Exa., o Sr. Prefeito, juntamente com o seu líder, o nobre Vereador Armando Simões Netto. Nessa oportunidade, S. Exa. ainda não tinha em mãos o substitutivo, isto porque as correções não tinham sido batidas à máquina. O Substitutivo chegou a esta Casa na sexta-feira, na hora de votar.

Como dissemos, o que pretendia o projeto era disciplinar o problema de condução na Cidade de São Paulo. Entretanto, discordamos em um de seus pontos. O ponto de que discordamos é aquele que nega a possibilidade de se iniciar uma empresa com menos de 15 carros, e isso também dissemos ao Sr. Prefeito. Entretanto, se necessário fôsse que a empresa tivesse 15, 20, 50 carros, isso não teria importância; mas que, paralelamente, dessem oportunidade àqueles outras para que pudessem aumentar suas frotas isto porque 10 milhões de cruzeiros para adquirir um táxi devidamente licenciado não é pequeno capital.

V. Exa. deve reconhecer que 10 mil cruzeiros novos não é dinheiro que se encontra em qualquer lugar. Portanto, entendemos que havia necessidade de darmos permissão a que todos cresçam. Assim também, não se compreende que V. Exa., que é advogado, para iniciar seu escritório de advocacia, lhe exigissem um prédio de 10 andares, com contabilidade, assessôres, etc. etc., sem o que não poderia iniciar a sua profissão. Dissemos, inclusive, no nosso discurso que conhecemos uma firma em que trabalhavam apenas o pai e dois filhos e que, em menos de 15 anos, passaram a ter 3 mil operários. Assim, entendo que essa forma restritiva, havida naquele substitutivo, se se estender às demais áreas, ninguém mais poderá iniciar, por exemplo, com uma quitanda ou uma simples casa de comércio, porque faríamos outras leis pelas quais o sujeito que quisesse iniciar com uma quitanda deveria ter um prédio com 500 metros quadrados ou coisa equivalente. Não somos contra aquêlê projeto. Como dissemos, somos favoráveis à disciplinação do serviço, à necessidade de manterem carros limpos, bem revisados no seu sistema elétrico e na parte mecânica, enfim, com tudo em ordem, assim como há necessidade de os motoristas serem educados. Aliás, neste particular, tivemos oportunidade de falar com o Sr. Prefeito, que disse que no Japão um motorista, quando o passageiro desce, sai do volante, abre a porta e faz medidas. Ontem, por coincidência, encontrei-me com um japonês que estêve no Japão e voltou ao Brasil no sábado. Portanto, fazia apenas 24 horas que havia desembarcado em nossa terra. Esse japonês contou-me que o motorista do táxi que o havia servido e que havia dado tal deferência era exatamente empregado de uma dessas pequenas empresas de dois ou três carros.

Os motoristas das grandes empresas chegam ao absurdo de colocar no vidro dianteiro do automóvel, junto ao taxímetro, um cartão com os dizeres: "Não converse". Porque, se o passageiro escolher um determinado itinerário para chegar ao local desejado, o motorista — ao atendê-lo — poderá chegar mais tarde ao seu local de trabalho, entregando o carro, digamos assim, uns 30 minutos depois do tempo que lhe foi estipulado. Quando isso ocorre, é chamada a atenção do motorista pelo empresário. Por esse motivo é que afirmo que o serviço executado por grandes empresas não está funcionando.

**O SR. MARIO OSASSA** — Agradeço o aparte de V. Exa.; apenas não posso concordar com todos os seus pontos-de-vista, mesmo porque, o nobre colega — a bem dizer — está de acôrdo com quase a totalidade das disposições previstas nessa lei. V. Exa. discorda apenas no ponto, por exemplo, em que se refere ao número de carros para a formação da empresa.

**O Sr. Jihei Noda** — Num só ponto: o da impossibilidade de que, progredindo, o motorista possa ter, em lugar de apenas uma unidade, duas, três ou quatro unidades.

**O SR. MARIO OSASSA** — Então entende V. Exa. que se possa formar uma empresa com dois ou três carros?

**O Sr. Jihei Noda** — Com dois, três cinco, dez, cem ou mil; quantos puder ter o interessado. Acredito que um motorista, se fôr bem organizado, poderá progredir, mormente agora, quando a tarifa terá de ser reajustada. E a tarifa terá mesmo de ser reajustada, pois não será possível um táxi de empresa trabalhar com a tarifa atual. Presentemente, a tarifa apenas dá para os motoristas viverem. Amanhã, havendo empresa, para que ela cresça será preciso aumentar a tarifa em dôbro, em triplo, ou até mais. Então, precisamos dizer ao povo que não somos os responsáveis por isso. Se deixamos de votar o projeto, na última sessão, foi porque não tivemos tempo para conhecer o substitutivo. Dissemos ao nobre Vereador Armando Simões Netto, líder do Sr. Prefeito nesta Casa, que nos desse tempo para examinar o substitutivo. Mas, infelizmente, assim não aconteceu.

**O SR. MÁRIO OSASSA** — Agradeço o aparte de V. Exa., mas, não posso concordar com a manifestação que V. Exa. expendeu.

**O Sr. Freitas Nobre** — Nobre Vereador, em primeiro lugar, quero dizer que, antes de a imprensa declarar que a Câmara votou um substitutivo que ignorava, eu já o havia declarado, da tribuna, e irei declarar mais uma vez, quando ocupá-la, no Grande Expediente desta Sessão.

A argumentação de V. Exa. parece lógica, mas na realidade não é. Disse V. Exa. que a Câmara debateu o assunto seguidamente, em várias reuniões, e que conhecia o substitutivo e a matéria. Não, o substitutivo que a Câmara conhecia era um substitutivo que oficialmente não chegou a ser apresentado à Mesa, o chamado substitutivo do nobre Vereador Armando Simões Netto, de fôlhas amarelas. O substitutivo que a Câmara recebeu, exatamente no dia da sua Sessão, no período da sua Sessão, era um substitutivo que a Câmara ignorava de todo, mas ignorava de tal ordem que V. Exa., com a sua leitura dinâmica, leu 70 artigos em alguns minutos e posso garantir a V. Exa. que nem eu mesmo, atento que estava, pude acompanhar sequer a leitura.

Portanto, quando a Câmara votou, era um substitutivo totalmente diferente do outro, que nem fôra apresentado oficialmente, e totalmente diferente do projeto. A Câmara votou um substitutivo que ignorava, embora houvesse debatido seguidamente a matéria. Então, a argumentação de V. Exa. parece lógica, porque, quando diz que a Câmara debateu exaustivamente a matéria, é verdade que debateu, mas que ela conhecesse o substitutivo que aprovou, não conhecia, exceção feita aos vereadores que, na residência do nobre Vereador Vicente de Almeida, tiveram oportunidade de redigir alguns itens da redação do substitutivo. Portanto, há três vereadores que conheciam o substitutivo: Armando Simões Netto, Vicente de Almeida e Sampaio Dória, sendo que o nobre Vereador Araripe Serpa, que se fez presente à reunião na residência do nobre Vereador Vicente de Almeida, por representação, deu a sua representação aos companheiros, concordando com aquilo que o colega, com a sua inteligência e com a sua capacidade, pudessem suprir sua ausência.

Portanto, quando a imprensa de hoje afirma que a Câmara votou um projeto que ignorava, eu o afirmei antes e vou repetir porque a Câmara votou matéria com 70 artigos que ignorava.

**O SR. MÁRIO OSASSA** — Agradeço ao nobre colega Freitas Nobre e vou aguardar alguns minutos para, após a minha permanência nesta tribuna, poder ouvi-lo mais uma vez. Ouço agora o nobre colega Vicente de Almeida, membro da Comissão de Transportes desta Câmara.

**O Sr. Vicente de Almeida** — O nobre Vereador Jihei Noda afirmou que não leu o substitutivo e estou começando a achar que S. Exa. não leu mesmo, porque, pelo aparte que deu, tenho quase certeza agora de que não leu mesmo. A lei que nós aprovamos diz, por exemplo, em seu artigo primeiro, que o serviço de transporte de passageiros em veículos providos de taxímetro, de aluguel, é considerado de interesse público. E vem S. Exa., inovando na sistemática industrial ou econômica do mundo moderno, querendo que as companhias partam de duas unidades. Já tive ocasião de dizer pessoalmente a S. Exa.: imagine uma companhia de ônibus trabalhando com dois veículos; imagine uma companhia de aviação trabalhando também com dois aviões; uma companhia de petroleiros com apenas dois petroleiros; imagine-se uma organização de qualquer espécie, de interesse público, com duas unidades! A Estrada de Ferro Central do Brasil, com apenas dois carros para o transporte de passageiros. Citou S. Exa., por exemplo, o problema do escritório de advocacia. Não tem nada uma coisa a ver com a outra. A emérita profissão de advogado, que já conta, hoje, com uma larga faixa assumida na história deste país, com o transporte de passageiros por veículos a taxímetros? Não tem nada. Quem se forma em advocacia e quer trabalhar, vai trabalhar no escritório de advocacia. E a clientela o procura, na medida da capacidade e do nome do seu escritório. O escritório que tiver maior capacidade, terá maior clientela.

S. Exa. acha, por exemplo, errado que se exija um número de 15 veículos inicialmente para uma companhia ser considerada empresa comercial de táxis. É preciso que o Vereador tenha presente o artigo 1.º da lei — porque ele não leu o substitutivo, e agora começo a acreditar que realmente não leu. Ele deveria ter pelo menos lido o projeto original, pois esse artigo não foi alterado, em que diz que o serviço é de interesse público. Então, tudo tem que ser feito na base de ser resguardado o interesse público, bem como dar condições de chamamento de capital, dar condições de investimento pelas empresas interessadas, bem como de sobrevivência dos motoristas autônomos. Não vejo como S. Exa. poderá provar a mim, por exemplo, que o número de táxis deveria ser de um, dois, três, como ele quer. O que aconteceria, na verdade, é que não haveria empresas, continuaria havendo a desorganização do serviço, ninguém iria poder se organizar, de forma alguma. Dois veículos não compensariam a construção de garagem, de área de estacionamento, dois veículos não compensariam economicamente a instalação da venda de petróleo, a oficina para manutenção, salvo se o interesse público fôsse prejudicado pelo não cumprimento das leis fiscais quer federais, estaduais ou municipais. Eu não entendo bem onde o nobre Vereador Jihei Noda foi buscar elementos para afirmar que uma empresa deveria ser formada de um veículo ou de dois, para amanhã chegar a quinhentos, seiscentos. Já acho um pouco baixo o número de quinze. Meu ponto de vista foi, inclusive vencido nas longas reuniões, nos exaustivos debates que só não tiveram a presença

daqueles que não se interessaram pelo assunto. As portas tôdas estavam abertas e todos os que se interessaram tiveram as portas franqueadas para debater o assunto, para discuti-lo, para levar esclarecimentos, para sugerir, para contrariar os pontos de vista daqueles que estavam esperando. No meu ponto de vista pessoal no mínimo deveria haver vinte veículos. Vem agora o nobre Vereador Jihei Noda falar nos advogados. Daqui a pouco S. Exa. vai querer que a Prefeitura dê autorização para um hospital começar com uma cama, que a Prefeitura dê autorização para uma farmácia começar com uma caixa de Melhoral, que a Prefeitura dê autorização para uma quitanda começar com um cacho de bananas. Então nunca teremos serviço de interesse público. O serviço de taxi, foi, no artigo 1.º da lei, considerado de interesse público. Só não estudou o projeto aquele que não quis. V. Exa., nobre Vereador Ephraim de Campos não estudou o projeto porque não quis, e vem depois fazer demagogia e falar em verdades. Inverdade quem fala é V. Exa.

**O SR. PRESIDENTE** — Nobre Vereador Mário Osassa, o tempo de V. Exa. está esgotado.

**O SR. MARIO OSASSA** — Sr. Presidente, nobres Vereadores, de qualquer forma tenho para mim que o Substitutivo aprovado por Esta Casa na semana passada corresponde às necessidades do serviço público dos táxis nesta Capital.

Congratulo-me especialmente com a Comissão de Transportes que muito trabalhou no estudo desse assunto tão importante para a nossa cidade.

Era o que eu tinha a dizer, Sr. Presidente.

**O SR. PRESIDENTE** — Tem a palavra o nobre Vereador Naylor de Oliveira. Há sobre a mesa uma participação de cessão, nos termos regimentais, do tempo do nobre Vereador Naylor de Oliveira ao nobre Vereador Vicente de Almeida.

Tem a palavra o nobre Vereador Vicente de Almeida.

**Nota da Taquigrafia:** O Sr. Vicente de Almeida, pronunciou discurso que, por depender de revisão, será publicado em separado. (Rodizio n.º 34).

**O SR. PRESIDENTE** — Esgotado o tempo destinado ao Expediente, vamos passar ao seu prolongamento.

**30/06/1969** – 50ª S.O., Grande Expediente, pronunciamento do vereador Vicente de Almeida. D.O.E., 6 ago 1969, p.42 col.4 até p.43.

#### **DISCURSO PRONUNCIADO NA 50.a SESSÃO ORDINARIA REALIZADA EM 30-6-69 (RODIZIO 34)**

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Sr. Presidente, Srs. Vereadores.

Uma das coisas que sempre preocupou a administração Faria Lima foi a de evidenciar a todos que a Cidade tinha dono, ou seja, que a Cidade tinha administrador.

Na substituição do Prefeito Faria Lima pelo Prefeito Paulo Salim Maluf há uma determinada camada da população que entende que agora a Cidade não tem dono. É há uma coisa muito curiosa. Os jornais de sexta-feira e sábado noticiaram que o Sr. Diretor do Departamento Estadual de Trânsito multou em 10 salários mínimos uma firma empreiteira de São Paulo que interditará uma rua, abrindo valas sem a necessária autorização. A mim parece que os jornais não teriam noticiado esta multa, se ela não tivesse ocorrido. O que me causa muita surpresa é que o Diretor do Trânsito não saiba o que se passa no seu Departamento. Este fato ocorreu com obra da Rua Professor Marcondes Domingues, no trecho compreendido entre as Ruas Ataliba Leonel e Alvaro Pedrosa, na Parada Inglesa.

Trata-se de obra que não tem nada a ver com a Prefeitura de São Paulo. É um contrato de assentamento de rede coletora de esgoto, do Departamento de Aguas e Esgotos de São Paulo, e consta que o Departamento Estadual de Trânsito, há mais de 20 dias, concedeu àquele Departamento licença e autorização para fechar a rua. Portanto, aquela rua está interdita ao tráfego há mais de 20 dias.

A firma contratante do Departamento de Aguas e Esgotos abriu valas naquelas ruas e recebeu multa correspondente a 10 salários mínimos, do Departamento Estadual de Trânsito. E os jornais de São Paulo noticiam como se fosse uma obra da Prefeitura.

Não tenho nada a ver com a administração Paulo Salim Maluf. Desde que S. Exa se empossou no cargo de Prefeito de São Paulo, estive apenas uma vez em seu Gabinete, para cumprimentá-lo, no dever de cortesia de um Vereador para com o Prefeito de sua cidade. Mas nunca fui pedir nada de interesse pessoal, ou de terceiros. Não tenho nenhuma ligação com o Sr. Prefeito, nem tenho ido ao seu Gabinete. Evidentemente, se for necessário, no desempenho de minha função, do meu mandato, irei tantas vezes quantas necessárias forem. Mas, na verdade, Sr. Presidente, é preciso que se esclareça que quando afirmei desta tribuna, na semana passada, que esse famoso entrosamento entre a Prefeitura, o Estado e a União não existe, é, provavelmente, não vai existir. Esse entrosamento não existe nem mesmo entre os órgãos do próprio Estado.

O DET concedeu licença ao DAE para interditar determinada via pública. Mas, 20 dias depois, quando a firma empreiteira inicia a abertura da vala, é multada pelo DET. Isto dá mostra de quanto andam desentrosados o Governo do Estado com o DET e o DAE.

Queria fazer este pronunciamento para deixar bem claro que não se trata de obra da Prefeitura de São Paulo. A Prefeitura não tem nada com isso. Trata-se de confusão entre dois órgãos do governo do Estado, que não se entendem, que não se entrosam. E como não se entrosam entre eles, não sei como poderão se entrosar com a Prefeitura.

Mas, entrando no assunto do projeto dos taxis, é pena que o Vereador Jihei Noda venha trazer esse argumento, depois do projeto aprovado e não no dia da discussão da matéria. S. Exa. foi cuidar de outros interesses, que não sei quais são, e não ficou em plenário para discutir e votar contra a matéria.

Alás, é muito curiosa a posição, o procedimento de alguns Vereadores desta Casa. Alegam alguns não terem a obrigação de ir às reuniões da Comissão de Transportes. Mas, também não estão proibidos.

A Comissão de Transportes e Urbanismo muitas vezes se reuniu sob minha presidência, na ausência do nobre Vereador Armando Simões Netto. Toda vez que se reuniu para tratar do assunto dos taxis, fê-lo abertamente. O líder do Sr. Prefeito, nesta Casa, convidou da tribuna a todos os Vereadores que se interessassem pela matéria para comparecerem às reuniões, apresentarem por escrito suas sugestões e emendas e discutirem o problema.

Alguns foram, outros não foram. Exatamente os que não foram querem criticar o fato do substitutivo ter entrado no dia da sua votação. Onde está o crime? Por que querer fazer parecer aos órgãos de informação da opinião pública que a Câmara teria votado sem conhecê-lo, sem conhecer a matéria. Conheceriam se tivessem comparecido à Comissão e através do próprio debate, no plenário.

Aqueles que faltaram é que hoje condenam o projeto. Não vi na folha de inscrição o nome do Vereador Jihei Noda. Vi os dos nobres Vereadores Ephraim de Campos e Freitas Nobre, que inclusive ocuparam a tribuna. Mas se o nobre Vereador Freitas Nobre, líder do MDB, tivesse força com sua liderança poderia ter inscrito todos os seus líderes e cada um teria tempo regimental para discutir a matéria.

O Sr. Freitas Nobre — A Câmara, através de uma maioria simples, impediu o conhecimento do substitutivo. O simples debate, ignorando o texto do substitutivo, era impraticável. Esta é uma matéria que exige certa análise e estudo concencioso. De outro lado, sabe V. Exa. que com apenas duas exceções companheiros nossos autoriza-

ram a votação. Apesar do apêlo que vários de nós fizemos no sentido de pelo menos analisar a propositura, o problema não estava fechado na bancada. E não estava inclusive porque quase todos fomos surpreendidos, não houve oportunidade de reunir a bancada para examinar o problema, porque o substitutivo que foi apresentado a última hora era completamente diferente do outro substitutivo e do projeto original, impossibilitando qualquer análise do seu texto. O que me deixou perplexo foi que acreditei no Prefeito, que mandou ofício à Câmara dilatando o prazo para exame da propositura por 15 dias, o qual deveria terminar hoje. Entendi que o ofício era para valer, que a dilatação do prazo era real, do contrário ele não o faria.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Peço licença a V. Exa. para interromper o seu aparte, apenas para esclarecer esses pontos.

O ofício do Sr. Prefeito, nobre Vereador Freitas Nobre, era indispensável, dado o prazo legal. Não houvesse esse ofício de dilatação do prazo, como a Câmara Municipal de São Paulo já tinha aprovado em primeira discussão o projeto original, este seria aprovado por decurso de prazo, com todos aqueles defeitos. Em várias oportunidades V. Exa. e seus companheiros tiveram oportunidade de se manifestar a respeito, inclusive apontando erros e defeitos, tivemos ocasião de estudar, concordar com as suas observações e modificar o projeto considerando as observações enunciadas por V. Exa., pelo Vereador Ephraim de Campos, pelo Vereador Jihei Noda e outros. Realmente, a Comissão de Transportes, no seu Substitutivo ao projeto em questão, mudou toda a sistemática do projeto. V. Exa. na verdade narra o fato histórico, cometendo duas falhas: 1.a o ofício do Sr. Prefeito era imprescindível para que o projeto original não fôsse aprovado por decurso de prazo; 2.a não há completa diferença entre o Substitutivo que entrou na pauta da Ordem do Dia e aquelas cópias amarelas, que V. Exa. recebeu, a não ser em três pontos que correspondem às únicas alterações havidas desde o dia em que os senhores vereadores conheceram o projeto, depois que ele voltou de um novo estudo levado a efeito pela Assessoria do Sr. Prefeito. São elas:

1.a alteração: Quando no Substitutivo de folhas amarelas se falava em 20 unidades, exigidas para a formação de uma companhia, o Substitutivo baixou esse número — atendendo, inclusive, à parte das ponderações do nobre Vereador Jihei Noda — baixou esse número para 15. Não chegou a 2, como pretendia S. Exa., mas baixou de 20 para 15.

2.a alteração: Quando no Substitutivo de folhas amarelas se estabelecia que os veículos de motoristas autônomos poderiam ser de duas ou mais portas e que os veículos de empresas também poderiam ser de duas ou mais portas, desde que fossem atualmente registrados como taxis, exigindo-se que fossem de 4 portas os veículos novos, os alvarás novos à serem concedidos as empresas, houve modificação no sentido de admitir-se tanto os carros de duas como de quatro portas para os motoristas autônomos e para as empresas, desde que no cômputo geral os carros, o número de carros de duas portas não ultrapassasse 70% do número dos veículos, de taxis existentes na Capital de São Paulo.

Está aí a segunda alteração e a terceira foi no sentido de dilatar o prazo da substituição dos veículos, renovação dos veículos por automóveis de uso mais recente. Falava-se em cinco anos, fabricados no país ou importados e a lei previu nos seus primeiros anos de vigência que o veículo seja lacrado embora com mais de cinco anos, embora depois entre em vigor o sistema de substituição do veículo.

São os três pontos. Devolvo com prazer o aparte a V. Exa.

O Sr. Freitas Nobre — Vou rebater os argumentos de V. Exa. de trás para diante. Com referência às alterações, V. Exa. vê que oito alterações já teriam se verificado e não apenas três, porque o projeto passou de 80 para 70 artigos! Mas ainda dando de barato que esses 10 artigos não tivessem sido eliminados, V. Exa. teria três artigos totalmente alterados e que não estão dentro dos três pontos a que se refere V. Exa. que os arts. 1.o e 2.o e o art. 34, que está no meio do projeto.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — O art. 1.º foi modificado na ordem direta da frase.

O Sr. Freitas Nobre — Se compararmos a redação, veremos que não é isto. Confesso que trabalhei sábado e domingo neste substitutivo. O art. 1.º passa de duas para seis linhas.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — V. Exa., veja que ficou até mais explícito.

O Sr. Freitas Nobre — Não sei se ficou mais ou menos explícito. Não tive oportunidade senão de conferir dois artigos no dia da votação. A verdade é que tanto foi impossível discutir a propositura no dia em que a Câmara a aprovou, que hoje é que estamos promovendo uma discussão extemporânea porque a propositura já está aprovada, irá ao Prefeito mas acredito que S. Exa. vetará alguns dos seus artigos.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Não tenha dúvida, embora não seja minha intenção discutir o mérito da matéria, não tenho dúvida em discuti-la hoje, amanhã, onde quiser, quando quiser.

O Sr. Freitas Nobre — Menos na ocasião própria.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Tive também disposição firme de discutir antes, nunca fugi ao debate nesta ou em qualquer matéria. E apenas friso um aspecto, que é o aspecto negativo que se quer transmitir — e não há o que se transmitir sem o nosso protesto — de que a Casa teria votado uma matéria sem conhecê-la!

O Sr. Freitas Nobre — Contestei a primeira parte que foi a última das proposições de V. Exa. e agora vou contestar a segunda: se esta Casa tinha prazo até hoje para votar, não havia nenhum sentido para a dilatação por mais 15 dias, o que levaria a propositura até o dia 12 do mês de agosto.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Cairia no recesso de julho. É preciso que se diga isto porque quem ouve V. Exa. dizer que a propositura seria apreciada em agosto, vai pensar que teríamos o mês de julho para fazê-lo. Mas esta Casa não funciona em julho. Hoje é o seu último dia de sessão.

O Sr. Freitas Nobre — Tudo que tenho de afirmar é que a Câmara ainda podia estar aprovando hoje a matéria sem qualquer prejuízo. O Sr. Prefeito, no seu ofício, declara que queria a análise e a observação de todos os edis. Assim é que dilatou o prazo de 15 dias, sabendo que estando a Casa em recesso em julho, a propositura iria para 12 de agosto.

Em segundo lugar, nobre Vereador, a propositura aumenta o custo operacional do serviço e o povo é que vai pagar esse aumento.

O nobre Vereador Jihei Noda, ocupando a tribuna, comentou um editorial do «Jornal da Tarde», dizendo que esta Casa vai ser responsável por um aumento de tarifa na ordem de 100%, ou de duas ou três vezes mais o custo atual. S. Exa. declarou isto hoje ...

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — É a opinião de S. Exa.

O Sr. Freitas Nobre — Opinião de um engenheiro da Prefeitura.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Não significa que ele seja o dono da verdade.

O Sr. Freitas Nobre — S. Exa., nobre Vereador, está preocupado com a denúncia de que vai haver, pelo menos, 100% de aumento nos preços dos táxis.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Tão preocupado que saiu do plenário na hora da votação da matéria!

O Sr. Freitas Nobre — Saiu, V. Exa., para não se vincular a uma votação do «rôlo compressor».

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Então, o nobre Vereador Jihei Noda põe sua simpatia ao Sr. Prefeito acima do interesse público.

O Sr. Freitas Nobre — Não, nobre Vereador, S. Exa. saiu do plenário exatamente para não colocar sua simpatia ao Sr. Prefeito acima dos interesses públicos, para não se comprometer com um substitutivo que ignorava e que não teve tempo de conhecer.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Aguardo essa decantada prova de que esta Lei irá dobrar ou triplicar o custo dos transportes de passageiros.

O Sr. Freitas Nobre — Se V. Exa. acentua essa simpatia que tem o nobre Vereador Jihei Noda pelo Sr. Prefeito e vice-versa, V. Exa. mais valoriza a opinião desse nobre Vereador quando nesta Casa, no dia de hoje e na Sessão anterior, afirmara que haveria aumento do custo operacional.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Quanto será elevado?

O Sr. Freitas Nobre — Estou na primeira parte da informação de V. Exa. com referência ao ofício do Sr. Prefeito. S. Exa., o Sr. Prefeito, quando mandou o ofício o fez acentuando que desejava observações e análise dos Srs. Vereadores e como hoje o prazo se venceria, S. Exa. mandou ofício dilatando o prazo por mais 15 dias e o fez com o intuito de propiciar à Câmara um prazo mais longo para estudo de um substitutivo que a Câmara ignorava.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — A Câmara, não. Uma parte pequena da Câmara. Quando V. Exa. diz a Câmara não são os 20 Vereadores. É apenas uma pequena parte.

O Sr. Freitas Nobre — Digo Câmara com consciência porque sei que alguns Vereadores como V. Exa., e os Vereadores Armando Simões Netto e Sampaio Dória estudaram e redigiram o substitutivo.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Não fomos só nós. O Substitutivo não é de minha autoria, nem do Vereador Armando Simões Netto. V. Exa. foi convidado pelo Presidente da Comissão de Transportes, bem como os nobres Vereadores Jihei Noda e Ephraim de Campos e nenhum compareceu.

O Sr. Freitas Nobre — Para debate do substitutivo anterior.

O SR. VICENTE DE ALMEIDA — Exatamente. Não aceitaram o convite na época própria. E agora vou dizer uma coisa a V. Exa. Se V. Exa. se preocupa tanto com os destinos da cidade de São Paulo não poderia, sob pena de estar faltando aos compromissos assumidos com seu eleitorado, deixar de comparecer às sessões da Comissão de Transportes para acompanhar a tramitação do projeto, pois V. Exa. tem obrigação de saber do andamento das proposições nesta Casa. V. Exa. sabe muito bem — se não sabe, deveria saber e vai ficar sabendo agora — que o Substitutivo, em razão do Regimento Interno desta Casa, não pode receber emendas após entrar na

Ordem do Dia. O Substitutivo tem que ser aprovado ou rejeitado no todo. Ou a Casa ou aprovaria o projeto original ou aprovaria o substitutivo no seu todo, ou aprovaria outro substitutivo se outro houvesse.

Assim, todos aqueles Vereadores que desejassem mudar algum artigo, que desejassem apresentar algum idéa, tinham a obrigação de comparecer à Comissão de Transportes, porque, pelo Regimento Interno, só lá, e nunca em Plenário, poderia ser alterado qualquer dispositivo do substitutivo.

Aquêles que não compareceram à Comissão de Transportes para alinhar suas razões e mudar este ou aquele artigo sabiam perfeitamente que, depois de entrar o Substitutivo na Ordem do Dia, não poderia ser êle modificado.

Aquêles que tinham melhores sugestões a apresentar, que desejavam aprimorar o projeto, compareceram à Comissão de Transportes, levaram suas idéias que em sua quase totalidade foram aceitas. Mas ninguém pode pretender dizer que a Câmara Municipal ficou prejudicada, porque não foram apresentadas emendas em Plenário, pois essas emendas jamais poderiam ser oferecidas.

A Câmara poderia aprovar o projeto original ou aprovar, em seu todo, o substitutivo da Comissão de Transportes, sem qualquer modificação. V. Exa. bem sabe disso.

**O Sr. Freitas Nobre** — A informação de V. Exa. não altera minha convicção. Em primeiro lugar, não sou membro da Comissão de Transportes. Em segundo lugar, quando tive a informação, referia-se apenas a uma reunião e não ao preparo de um novo substitutivo. Em terceiro lugar, porque o vereador só pode apresentar emenda em plenário se subscrita por um terço, pelo menos, dos vereadores. É possível alterar um substitutivo apenas com um terço.

Quero fixar-me no argumento do qual V. Exa. me tirou, que é o fundamental. O Sr. Prefeito, por officio, garantiu que desejava a opinião dos Srs. vereadores, e a análise da propositura, e com este fundamento, e só com este, mandou um officio, que foi lido, dilatando o prazo em 15 dias e que, em virtude do recesso da Câmara, iria até 12 de agosto.

Ainda que, por uma hipótese absurda, estivesse eu obrigado a participar da reunião da Comissão de Transportes, a que não pertenço, da qual não sou membro, à qual não estou ligado, ainda assim estaria escudado na palavra official de Sr. Prefeito, que o projeto iria, pelo menos, àquele prazo que S. Exa. dilatou. De qualquer forma, o substitutivo que alguns "iniciados" tiveram condições de redigir na agradável companhia de V. Exa. e na sua residência não era do conhecimento da maioria.

Quando afirmei que o substitutivo era ignorado, afirmei certo de que a Câmara é o local official para se tomar conhecimento das proposições de suas alterações, das emendas e dos pareceres das Comissões. E se esta Casa não tivesse mais condições de propor alterações que julga conveniente, não haveria mais necessidade de nos reunirmos aqui. Basta que se marque reunião em qualquer sala do Sr. Prefeito ou na residência de qualquer vereador.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Nobre Vereador Freitas Nobre, enquanto discutia a matéria com outros vereadores não me preocupei em afirmar o que vou dizer agora a V. Exa. V. Exa. foi Vice-Prefeito da Cidade, é Vereador, é um dos vereadores mais votados, foi eleito líder da Bancada de MDB; portanto V. Exa. sabe que o Regimento Interno foi alterado, porque tem obrigação de conhecer o Regimento, até para liderar os seus companheiros.

**O Sr. Freitas Nobre** — Estou em dia com o Regimento Interno.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Se V. Exa. estivesse em dia com o Regimento Interno, teria por dever de consciência comparecido, como convidado, à reunião da Comissão de Transportes ou, então, teria reunido seus companheiros, estudado o projeto original, elaborado um segundo substitutivo, porque V. Exa. sabe muito bem que, uma vez aprovado o Substitutivo da Comissão de Transportes, nenhum dos seus artigos poderia ser alterado pelo Plenário. Todos os vereadores que convidados pelo Presidente da Comissão, não compareceram àquelas reuniões, se não cuidaram de elaborar o seu substitutivo, não têm o direito...

**O Sr. Freitas Nobre** — V. Exa. está enganado, está torcendo a verdade.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — V. Exa. me diga como seria possível alterar o Substitutivo da Comissão de Transportes. Somente se um terço dos vereadores subcrevessem outro substitutivo. Então a Câmara examinaria os dois e aprovaria um. V. Exa. não foi à Comissão de Transportes, não apresentou substitutivo e depois quer acusar a Casa ter aprovado a matéria. V. Exa. quer fazer a população acreditar que a Câmara votou o que não conhece, para desacreditá-la. Mas ninguém fará isso sem a nossa pronta resposta e revide.

**O Sr. Freitas Nobre** — No capítulo sexto — dos substitutivos e das emendas — V. Exa. encontra um artigo que trata disso.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Trata dos projetos da Casa ou sem prazo; quanto aos projetos do Executivo, com prazo marcado, sabe V. Exa. que não pode. Teria que ir à comissão.

**O Sr. Freitas Nobre** — Vou ler para V. Exa. o que dispõe o artigo 288, § unico, do Regimento Interno da Casa: "As emendas só serão admitidas quando constantes do corpo do parecer de Comissão Permanente ou, em Plenário, durante a discussão da matéria, desde que subscritas por um terço dos membros da Câmara ou, em projetos de autoria da Mesa, pela maioria de seus membros". Portanto, não sou eu quem está inventando isso, é o Regimento Interno quem o expressava, mostro a V. Exa.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — (Pela ordem) — Sr. Presidente: Consulto V. Exa. sobre se um projeto, de origem do Executivo, com prazo marcado para sua tramitação, poderia — depois de o substitutivo ser aprovado pela Comissão Permanente — receber emenda em plenário.

**O SR. PRESIDENTE** — Os projetos oriundos do Executivo, com prazo marcado, tramitam pela Casa em regime especial. Essa tramitação é prevista na Seção VI ("Da Tramitação de Projetos de Lei com Prazo Legal Estabelecido para Apreciação"), pg. 80 do Regimento Interno. Esses projetos sofrem uma tramitação toda especial e não podem sofrer emendas.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Muito obrigado a V. Exa., Sr. Presidente. Vê então V. Exa., nobre Edil Freitas Nobre, que os Vereadores interessados deveriam ter feito um outro substitutivo ou apresentado emendas na comissão permanente.

**O Sr. Freitas Nobre** — Devo esclarecer a V. Exa. que quando há um substitutivo das Comissões, o Regimento Interno dispõe a respeito especificamente, como acabei de ler. De forma que não há nenhum dispositivo ou qualquer outro dispositivo regimental que anule o artigo 288 do Regimento Interno, o qual não trata de projetos do Executivo, mas especificamente de substitutivos e emendas.

Se éle trata especificamente dos substitutivos e das emendas, e as admite nessa circunstância, evidentemente no caso a emenda só poderia ser apresentada nessa situação.

Mas, se meu argumento não valesse, éle valeria muito mais para destruir o proprio argumento de V. Exa.

Mas se isto ainda é impraticável e só um outro substitutivo da Comissão poderia ser apresentado, razão maior haveria para que os Vereadores que aprovaram o substitutivo, que a Câmara ignorou, com exceção de alguns poucos, tivessem permitido a Câmara, como desejou o Sr. Prefeito, a análise, o exame da propositura, tão importante para a Cidade, e que vai causar prejuizo à população com o acrescimo das tarifas em consequencia do aumento do custo operacional.

— São dados apartes anti-regimentais, e o Sr. Presidente faz soar as campanhas.

**O SR. VICENTE DE ALMEIDA** — Muito obrigado. Vou encerrar, Sr. Presidente, inclusive congratulando-me com o nobre Vereador Freitas Nobre, porque no aparte de S. Exa. ficou provado a todos aqueles que desejam conhecer a verdade, que os Vereadores que não foram à Comissão de Transportes, quando convidados, sabiam que não poderiam apresentar emendas em Plenário posteriormente. Portanto, faltaram com o compromisso com seu eitorado, faltaram com seu dever para com a Cidade, faltaram com o dever para com seu mandato e não têm o direito de vir aqui querer acuar a Casa por ter votado uma matéria que éles dizem não conheciam. Ou os Vereadores deveriam ter aceito o convite da Comissão ou então deveriam ter-se reunido em qualquer outra dependência da Casa para apresentarem ao Plenário um outro substitutivo a sua maneira, a seu jeito, de acordo com seus conhecimentos e idéias.

Não fizeram nem uma coisa, nem outra. Portanto, não têm o direito de criticar aqueles que trabalharam e o sistema como tratou o projeto pela Casa, que é uma decorrência do Regimento Interno.

O que acontece é que S. Exas. ainda estão no passado e não entenderam que o Brasil mudou, temos um País novo.

Eram estas, Sr. Presidente, as considerações que queria fazer sobre este assunto e voltarei a ele tantas vezes quantas forem necessarias para debatê-lo.