



# SENADO FEDERAL

## EMENDAS

Apresentadas perante a Mesa do Senado Federal ao **Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018**, que *"Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL)	051

**TOTAL DE EMENDAS: 1**



[Página da matéria](#)

**EMENDA N° -**  
(ao PLS nº 261, de 2018)

Insira-se o seguinte parágrafo único ao art. 43 do Projeto de Lei do Senado nº 261, de 2018:

**Art. 43.....**

.....

Parágrafo único. Em caso de manifesta inatividade de malha ferroviária e de desenvolvimento urbano que impactem na estruturação ou na restruturação das operações da linha férrea, seja por circunstâncias econômicas ou sociais, promover-se-á o direito fundamental à propriedade e à moradia, assegurando-se aos proprietários ou possuidores de boa-fé o direito à propriedade, desde que estejam na posse do imóvel há mais de 5 (cinco) anos.

**Justificativa**

Indubitável que a política férrea tem grande parcela de contribuição sobre desenvolvimento nacional. No Brasil, o modal férreo representa e representou uma das soluções para a logística dos mais diversos bens postos à circulação no mercado doméstico, sobretudo pelos módicos custos que o transporte oferece.

Ocorre que, sob uma perspectiva histórica, a ideologia político-administrativa que fundamentava a malha férrea brasileira, notadamente a partir de 1950, encontrou seu declínio, culminando numa manifesta decadência a partir de modelos logísticos que conferiram o devido peso ao sistema rodoviário aliado à drástica redução de investimentos no setor ferroviário.

Essa análise introdutória se mostra conveniente e proveitosa, a fim de que se evidencie um aspecto importante: apesar de tal abandono em determinadas regiões brasileiras, das quais evidenciamos a região Nordeste, as cidades às margens ou mesmo “cortadas” pela malha ferroviária se avolumaram, ampliando suas dimensões sem embargo dos espaços que dantes eram ocupados pelas estradas de ferro.

Inequivocamente, a realidade de abandono das linhas férreas trouxe consigo um fenômeno social desconcertante: o desenvolvimento urbano, ordenado ou não, resultou num processo de multiplicação de edificações alheio à remota noção social contemporânea de que outrora existia uma linha férrea operacional em algum Município, bairro ou rua Brasil a fora.

Núcleos familiares, empresas (de pequeno, médio ou grande parte) ou mesmo edificações públicas erigiram-se às margens ou sobre ao que, há muito, fazia parte da malha ferroviária.

Malgrado tais fenômenos sociais, a legislação vigente não acompanha e, portanto, não se coaduna com a escorreita regulamentação que a política férrea exige, razão pela qual é preciso atualizar o arcabouço normativo acerca do parcelamento do solo urbano, objetivando alcançar situações que melhor guarnecem o direito à moradia, à propriedade e à sua função social, à livre iniciativa e, sobretudo, à dignidade da pessoa humana.

Diante do exposto, contamos com o apoio das Senhoras Senadoras e dos Senhores Senadores para a aprovação desta Emenda.

Sala das Sessões,

Senador Rodrigo Cunha