



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI Nº 4042, DE 2020

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

**AUTORIA:** Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Rodrigo Cunha

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Altera a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, a fim de diminuir para 5 metros a faixa não-edificável existentes ao longo das faixas de domínio público das ferrovias.

**Art. 2º** O inciso III do artigo 4º da lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979 passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º** .....

III - ao longo das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, a reserva de faixa não edificável de, no mínimo, 15 (quinze) metros de cada lado poderá ser reduzida até 5 (cinco) metros de cada lado por lei municipal ou distrital que aprovar o instrumento do planejamento territorial.”

**Art. 3º** O artigo 4º da lei 6.766, de 19 de dezembro de 1979, passará a vigorar acrescido do seguinte parágrafo:

“**Art. 4º** .....

§ 1º-A. – em caso de longa e manifesta inativação de malha ferroviária e considerável desenvolvimento territorial que afete sua reestruturação, ambas faixa de domínio e área não edificável das ferrovias poderão ser prescindidas, desde que por autorização legal de lei municipal ou distrital que aprove o instrumento do planejamento territorial e ordenamento urbano, atendido o interesse local.” (NR)



**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

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.

A história das ferrovias no Brasil data do século passado, mais precisamente a partir do 1850. A partir de um Brasil imperial, as ferrovias foram idealizadas com objetivo de interligar diversos polos econômicos de modo ordenado e, em especial, alternativo à navegação fluvial/marítima ou rodoviária.

Ocorre que, sob uma perspectiva histórica, a ideologia político-administrativa que fundamenta(va) 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.

Esse discurso se acentua sob o argumento de que as dimensões continentais do Brasil justificam o perecimento (ou desenvolvimento aquém) da rede ferroviária em operação. Ademais, nos anos 1990, a política nacional desestatização alcançou o setor, privatizando ou descentralizando a prestação do serviço público férreo brasileiro, o que – em determinadas regiões do país – somente favoreceu ao abandono do modal.

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



SF/20505.39971-24

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.

Sala das Sessões,

**RODRIGO CUNHA**  
Senador da República



SF/20505.39971-24

# LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 6.766, de 19 de Dezembro de 1979 - Lei do Parcelamento do Solo Urbano; Lei Lehmann; Lei do Parcelamento do Solo; Lei do Parcelamento Urbano; Lei do Loteamento e Parcelamento do Solo - 6766/79

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1979;6766>

- artigo 4º

- inciso III do artigo 4º