



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 539, DE 2007 **(Do Sr. Inocêncio Oliveira)**

Denomina "Ferrovia Transnordestina - Governador Miguel Arraes" as ligações ferroviárias inclusas no Plano Nacional de Viação, que abrangem os Estados de Pernambuco, Ceará, Piauí, Maranhão e Tocantins.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
EDUCAÇÃO E CULTURA E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica denominada “Ferrovia Transnordestina - Governador Miguel Arraes”, os seguintes trechos ferroviários:

I – as ligações ferroviárias expressas nos itens I e II do art. 1º da Lei nº 9.060, de 14 de junho de 1995, inclusas na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que se referem aos trechos Salgueiro – Araripina e Crato – Araripina – Canto do Buriti – Eliseu Martins – Ribeiro Gonçalves – Balsas – Carolina – Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins;

II – a EF-416, que faz a ligação ferroviária Suape – Cabo – Moreno, no Estado de Pernambuco e;

III – a EF-232, que faz a ligação ferroviária Recife – Entroncamento com a EF-101 – Salgueiro, no Estado e Pernambuco.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Há muitos políticos no Brasil, mas poucos ficam para sempre na mente e na alma dos brasileiros. Miguel Arraes, em toda a sua vida, foi exatamente isso: um político amado por muitos, criador de obras e ações que mudaram para melhor um longo período da história brasileira do século XX.

Nasceu em 15 de dezembro de 1916 no município de Araripe, pequena cidade do Ceará, mas mudou-se ainda jovem para o Recife onde tornou-se Governador de Estado de Pernambuco por três vezes.

Sua ascensão política começa em 1933, como funcionário do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA) onde conhece Barbosa Lima Sobrinho, presidente do IAA. Formado na Faculdade de Direito do Recife, Miguel Arraes passa a ocupar o cargo de secretário estadual da Fazenda. A primeira eleição que disputou foi em 1950, elegendo-se como deputado estadual. Como seqüência natural de seu crescimento político e de sua grande empatia com os nordestinos, Arraes torna-se Prefeito do Recife e, em 1962, é eleito pela primeira vez, Governador de Pernambuco.

Naquele momento, foi desencadeado pelo Governador Arraes um programa original de caráter nacional e popular, com ações direcionadas aos trabalhadores rurais. Foi pela sua posição de vanguarda política que, em 1º de abril de 1964, Miguel Arraes foi deposto pelo regime militar, ao recusar sua renúncia que seria uma traição ao povo que o elegera. Preso, perde em seguida todos os seus direitos políticos.

Após 14 anos no exílio, Arraes retorna ao Brasil em 1979, beneficiado pela anistia concedida pelo Governo Federal, recomeçando sua atividade política pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro – PMDB, onde se elegeu, em 1982, como o Deputado Federal mais votado do Norte e Nordeste. Quatro anos depois, torna-se Governador de Pernambuco pela segunda vez. Sua seqüência de méritos continuou, pois, em 1990, foi o Deputado Federal mais votado no Brasil e, em 1994, acabou sendo eleito, pela terceira vez, Governador do Estado que o amava.

Esse político incomum, de visão abrangente que pode ser considerado como um dos maiores políticos brasileiros de todos os tempos, morreu no dia 13 de agosto de 2005, aos 88 anos. Pela sua vida e história, julgamos fundamental prestar-lhe uma homenagem, atribuindo seu nome às ligações ferroviárias previstas na Ferrovia Transnordestina, que atravessam e integram o Nordeste brasileiro, além de serem importantes para a integração nacional, denominando-a de “Ferrovia Transnordestina – Governador Miguel Arraes”.

Vale salientar que durante toda sua vida, Dr. Arraes, como era carinhosamente citado, defendeu a “Ferrovia Transnordestina”, com participação do Governo Federal, como condição importante para integrar os Estados do Nordeste cortados pela referida obra.

Pelos motivos expostos, solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 22 de março de 2007.

Deputado INOCÊNCIO OLIVEIRA

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

LEI Nº 9.060, DE 14 DE JUNHO DE 1995

Inclui ligações ferroviárias na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, Instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º São incluídas, na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, instituído pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, as seguintes ligações ferroviárias, com os respectivos pontos de passagem:

I - Salgueiro-Araripe, no Estado de Pernambuco, denominada Ferrovia do Gesso;

II - Crato-Araripe-Canto do Buriti-Eliseu Martins-Ribeiro Gonçalves-Balsas-Carolina-Araguaína, nos Estados do Ceará, Pernambuco, Piauí, Maranhão e Tocantins, denominada Ferrovia Transnordestina;

III - EF-498-Foz do Iguaçu-Dionísio Cerqueira-São Miguel do Oeste, nos Estados do Paraná e Santa Catarina;

IV - EF-499-São Miguel do Oeste-Chapecó-Concórdia-Joaçaba-Herval do Oeste-Campos Novos-Lages, no Estado de Santa Catarina;

V - EF-500-Ponte Alta-Curitiba, no Estado de Santa Catarina.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 14 de junho de 1995; 174º da Independência e 107º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Odacir Klein

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte

Lei:

Art. 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema Nacional de Viação.
2. Sistema Rodoviário Nacional:
 - 2.1 conceituação;
 - 2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.
3. Sistema Ferroviário Nacional:
 - 3.1 conceituação;
 - 3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação.
4. Sistema Portuário Nacional:
 - 4.1 conceituação;
 - 4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.
5. Sistema Hidroviário Nacional:
 - 5.1 conceituação;
 - 5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.
6. Sistema Aeroviário Nacional:
 - 6.1 conceituação;
 - 6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6 citadas, englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta Lei.

Art. 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da *infra*-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO