
	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>	
<p>Despacho</p>		
<p>Autor: Dep. Wilson Santos</p>		

Acrescenta dispositivos à Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, que dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado - SFE/MT e dá outras providências.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO, tendo em vista o que dispõe o Art. 45 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei complementar:

Art. 1º Fica acrescentado o parágrafo único ao art. 7º da Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, com a seguinte redação:

“Art. 7º

(...)

Parágrafo único. Compete ao Chefe do Poder Executivo, por ato próprio ou por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística, declarar de utilidade pública, para fins de desapropriação ou de servidão administrativa, os bens e propriedades necessários à implantação de infraestruturas ferroviárias no âmbito das outorgas estabelecidas nesta Lei.”

Art. 2º Fica acrescentado o art. 38-A a Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, com a seguinte redação:

“Art. 38-A Fica declarado como de utilidade pública o modal de transporte ferroviário desenvolvido no âmbito do Sistema Ferroviário do Estado de Mato Grosso - SFE/MT.”

Art. 3º Acrescenta os §1º e §2º ao artigo 41 da Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 41

(...)

§1º Os contratos de autorização, concessão e permissão, bem como todos os projetos financeiros e técnicos



de infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário serão integralmente publicados no sítio eletrônico da AGER/MT.

§2º Todo processo administrativo de autorização, concessão e permissão, cujo objeto seja a infraestrutura física e operacional do transporte ferroviário, será público e integralmente disponibilizado no sítio eletrônico da AGER/MT, permitindo a consulta de qualquer interessado, com vistas a total transparência do procedimento.”

Art. 4º Acrescenta o art. 47 a Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 47 É de competência exclusiva do Poder Legislativo, através de lei, nomear as ferrovias, independente da forma de exploração do serviço de transporte ferroviário, no âmbito do Estado de Mato Grosso.”

Art. 5º Acrescenta o art. 48 e §1º a Lei Complementar nº 685, de 25 de fevereiro de 2021, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 48 Fica denominada “Ferrovia Estadual Senador Vicente Emílio Vuolo” a primeira ferrovia estadual de Mato Grosso, com extensão de 730 km.

§1º O Poder Executivo construirá, em cada estação instalada dentro do Estado, um pórtico com a inscrição: **Ferrovia Estadual Senador Vicente Emílio Vuolo**, além de outras instruções técnicas necessárias.”

Art. 6º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Para alcançar-se essa democracia mais direta e participativa, em que a participação e a fiscalização se tornam palavras-chave, faz-se necessária a promoção da transparência na administração pública, com a criação de mecanismos de acesso dos cidadãos a informações acerca da atividade estatal.

Essa transparência “é resultante de um processo de atribuição de um novo sentido ao consagrado princípio constitucional da publicidade na administração pública, em que o acesso à informação se torna não somente um direito do cidadão, mas um dever do Estado” (ROCHA, p. 85-86).

Portanto, pela transparência, o cidadão terá direito de acesso à informação por meio da consulta de dados governamentais em todas as esferas federativas, com o acompanhamento do andamento de programas políticos, com a verificação da aplicação dos recursos públicos. Permite-se, assim, o controle social da gestão pública.

Não será o suficiente, para uma atuação transparente em conformidade com a lei, o pronto atendimento às demandas dos cidadãos, buscando-se “uma Administração Pública que fomente a participação da sociedade, por meio de uma atuação proativa, espontânea, pautada na ética” (ROCHA, p. 90).

Com efeito, “a transparência enquanto atributo da gestão pública democrática impõe o rompimento com velhas práticas que resultam em um modo de agir pautado na crença de que é propriedade do Estado toda e qualquer informação por ele produzida” (ROCHA, p. 91).

Vicente Emílio Vuolo foi delegado de polícia, promotor de justiça, procurador da República e político



brasileiro que representou o estado de Mato Grosso no Congresso Nacional.

Vicente Vuolo foi e fez o que quis na sua vida. Assim, do advogado, político, pai de família ou “pai da ferrovia” ficou registrado, sobretudo o modo como realizou os seus sonhos que, de tão legítimos, ninguém lhe negou a paternidade.

Vicente Emílio Vuolo nasceu no bairro Coxipó da Ponte, em Cuiabá, no dia 03 de outubro de 1929. Seu pai, o italiano Francisco Palmieri Vuolo, tinha um comércio no bairro do Porto, chamado Casa Dorsa. Sua mãe era cuiabana, Adalgiza Rosa Vuolo.

Como todos os garotos da época, Vuolo iniciou os estudos no Colégio Liceu Cuiabano. O segundo grau, cursou-o no Ateneu Paulista, em Campinas e, em 1956, formou-se em Direito pela Faculdade do Catete, no Rio de Janeiro.

Em sua passagem pela então Capital da República, Vicente Vuolo foi admitido por concurso no Banco do Brasil, no qual se aposentou como advogado. Voltando para Cuiabá, foi nomeado chefe de polícia do Governo de João Ponce de Arruda, cargo que corresponde, hoje, ao de secretário de Segurança Pública.

Vuolo foi o primeiro Promotor de Justiça de Cuiabá, tendo respondido, na ocasião, pela Procuradoria Regional da República em Mato Grosso e pela Procuradoria Regional Eleitoral do Estado.

Na Chefatura de Polícia, cargo que considerava bastante espinhoso, Vuolo conseguiu retirar, sem conflito, a Casa de Prostituição do centro de Cuiabá. Exigiu também a colocação de sanitários no presídio do bairro do Porto. Antes disso, os presos faziam suas necessidades em latas.

Por seu desempenho e fama como chefe de polícia, Vuolo resolveu disputar uma cadeira na Assembleia Legislativa do Estado. Filiou-se, então, ao Partido Social Democrata (PSD) e procurou a ajuda dos seus amigos na polícia. Conseguiu entrar na última vaga, tendo sido eleito exclusivamente com votos de Cuiabá.

O fato mais marcante no seu primeiro mandato de deputado estadual foi a sua posição intransigente em defesa de Cuiabá, notadamente quando os parlamentares do sul do Estado tentaram mudar a capital para Campo Grande.

Ao fim de seu mandato, Vuolo decidiu que o próximo passo seria disputar a Prefeitura de Cuiabá. Antes, porém, teria que vencer um grande obstáculo: a convenção do PSD. A preferência do líder do partido, o senador Filinto Müller, recaía sobre o seu sobrinho, Gabriel Müller. Mesmo sabendo que seria quase impossível vencer o candidato de Filinto Müller, Vuolo não desistiu: saiu de bairro em bairro formando vários subdiretórios do PSD.

No dia da convenção do partido, quando estava praticamente tudo pronto para homologar a candidatura de Gabriel Müller, os subdiretórios de cada bairro foram chamados para votar e a vitória de Vuolo foi esmagadora.

Após a consagração no partido, restava a grande batalha no PSD contra a UDN, que estava no poder há mais de 14 anos. Foi aí que Vuolo criou mais ânimo e, ao lado de sua incansável esposa, Leyde da Costa Vuolo, e do seu estrategista de campanha, o professor Lenine Póvoas, fez uma romaria de casa em casa, conseguindo o que chamou de vitória memorável.

A prova de que fez uma boa administração como prefeito foi a sua próxima votação, quando voltou a disputar uma cadeira na Assembleia Legislativa. Obteve mais de onze mil votos, sendo 07 mil apenas em Cuiabá. No seu segundo mandato de deputado estadual, Vuolo começou a proferir os primeiros discursos sobre a



construção de uma ferrovia entre Cuiabá e São Paulo, luta que mais tarde iria marcar a sua vida e entrar para a história da política mato-grossense.

Seu próximo mandato foi o de deputado federal em 1974, pela Aliança Renovadora Nacional (Arena), após ter sido eleito com 22.544 votos. Eleito senador da República por quatro anos, em 1978, Vuolo chegou à Presidência da Comissão de Transportes do Senado, onde a sua luta pela ferrovia se intensificou.

Afastado dos cargos eletivos, mas permanecendo na luta pela construção da ferrovia, em 1988 Vicente Vuolo participou de um simpósio onde conseguiu convencer o chamado “rei da soja”, Olacir de Moraes, a desistir da construção de uma ponte na localidade de Colômbia/SP, na divisa de São Paulo com Minas Gerais, para lutarem pelo projeto originariamente apresentado por Vuolo e pela utilização de tecnologia italiana. Ainda nesse período, Orestes Quércia, governador do estado de São Paulo, lançou a pedra fundamental da construção da ponte. No ano seguinte, o então presidente José Sarney assinou o contrato de concessão da Ferronorte, de propriedade do grupo Itamarati sob o comando de Olacir de Moraes, que objetivava a construção de uma ferrovia no Centro-Oeste brasileiro.

Em 1995, com o início do primeiro governo de Fernando Henrique Cardoso, as obras da construção da ponte pararam em função do veto do então ministro do Planejamento, José Serra, à verba orçamentária destinada à conclusão da obra. Ainda nesse ano, Vuolo organizou várias manifestações pelo asfaltamento da rodovia MT-100, que cumpria o papel de ligação com a ponte rodoferroviária.

Nesse ínterim, Vuolo organizou várias manifestações pela retomada das obras, além de lançar um manifesto, em 1997, lido na íntegra pelo então deputado federal mato-grossense Gilnei Viana, na Câmara dos Deputados, que pedia o fim da quebra de contrato por parte do governo federal.

Posteriormente, os recursos para a conclusão da obra foram liberados pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, através do programa Brasil em Ação, que reunia as previsões orçamentárias do governo federal. Nesse mesmo ano, liderou um protesto pela pavimentação da rodovia MS-306, que, juntamente com a obra na MT-100, proporcionaria um novo acesso a São Paulo e a integração nacional.

Ainda em 1997, foi aprovado pela Assembleia Legislativa de Mato Grosso o projeto de minha autoria, que deu o nome de Senador Vuolo ao trecho da ferrovia que corta o estado do Mato Grosso.

Através da Lei nº 7.027, de 02 de julho de 1998, a Ferrovia Senador Vicente Vuolo (FERRONORTE), hoje com quatro terminais ferroviários em Mato Grosso, é o legado vivo e uma realidade concreta de quem sonhou, lutou e dedicou sua vida para ver Mato Grosso interligado pela ferrovia e a produção sendo escoada em vagões, com rapidez e segurança.

Em virtude de sua dedicação à causa da ferrovia, recebeu diversas homenagens, entre elas a medalha de Mérito Ferroviário, concedida pela Rede Ferroviária Nacional, e o título de senador honorário do Oeste Paulista, da Associação dos Municípios do Oeste Paulista.

Vicente Emílio Vuolo faleceu no dia 20 de maio de 2001 em Brasília, era casado com Leyde da Costa Vuolo, com quem teve três filhos.

Enfim, homenagear o “pai da ferrovia” Vicente Emilio Vuolo é uma questão de honra, pois em muito contribuiu para o desenvolvimento do Estado de Mato Grosso.

Pelo exposto, espero pela aprovação do presente substitutivo pelo Plenário desta Casa de Leis

	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>	
---	--	---

Edifício Dante Martins de Oliveira
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 22 de Setembro de 2021

Wilson Santos
Deputado Estadual