



CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO Nº 194, DE 1997

(Contra Decisão Conclusiva de Comissão)
(Do Sr. Arnaldo Madeira)

Requer, nos termos do art. 58, § 3º, combinado com o art. 132, § 2º do Regimento Interno, que o Projeto de Lei nº 2.752-B, de 1997, seja apreciado pelo Plenário.

(PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.)

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nos termos do art. 58, § 3º, combinado com o art. 132, § 2º do Regimento Interno, requeremos que seja submetido ao Plenário o Projeto de Lei nº 2.752-B/97, do Dep. Eliseu Resende que "incluir no Plano Nacional de Viação o trecho que menciona".

Sala das Sessões, 7 de outubro de 1997.

Nome Parlamentar

Assinatura

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Arnaldo Madeira".

CÂMARA DOS DEPUTADOS

SGM - Seção de Atas (R: 6007)

Conferência de Assinaturas

08/10/97 09:30:42

Página: 001

Tipo da Proposição: REC

Autor da Proposição: ARNALDO MADEIRA E OUTROS

Data de Apresentação: 07/10/97

Ementa: Nos termos do art. 58, § 3º, c/c art. 132, § 2º do Regimento Interno, solicitando seja submetido ao Plenário o Projeto de Lei nº 2.752-B/97, do Dep. Eliseu Resende que "inclui no Plano Nacional de Viação o trecho que menciona".

Possui Assinaturas Suficientes: SIM

Totais de Assinaturas:

Confirmadas	057
Não Conferem	003
Licenciados	000
Repetidas	000
Illegíveis	000

Assinaturas Confirmadas

1	ADAUO PEREIRA	PFL	PB
2	ADEMIR LUCAS	PSDB	MG
3	ADRALDO STRECK	PSDB	RS
4	AIRTON DIPP	PDT	RS
5	ANTONIO BALHMANN	PSDB	CE
6	ANTONIO CARLOS PANNUNZIO	PSDB	SP
7	ARNALDO MADEIRA	PSDB	SP
8	B. SÁ	PSDB	PI
9	CECI CUNHA	PSDB	AL
10	CELSO RUSSOMANNO	PSDB	SP
11	CHICÃO BRÍGIDO	PMDB	AC
12	CORIOLANO SALES	PDT	BA
13	DALILA FIGUEIREDO	PSDB	SP
14	EURÍPEDES MIRANDA	PDT	RO
15	EZIDIO PINHEIRO	PSDB	RS
16	FERNANDO GABEIRA	PV	RJ
17	FERNANDO ZUPPO	PDT	SP
18	FIRMO DE CASTRO	PSDB	CE

19	GILVAN FREIRE	PSB	PB
20	ITAMAR SERPA	PSDB	RJ
21	IVANDRO CUNHA LIMA	PMDB	PB
22	JOSÉ ALDEMIR	PMDB	PB
23	JOSÉ ANÍBAL	PSDB	SP
24	JOSÉ SANTANA DE VASCONCELLOS	PFL	MG
25	JOVAIR ARANTES	PSDB	GO
26	KOYU IHA	PSDB	SP
27	LEÔNÍDAS CRISTINO	PSDB	CE
28	LUIZ PIAUHYLINO	PSDB	PE
29	MARINHA RAUPP	PSDB	RO
30	MOISÉS BENNESBY	PSDB	RO
31	NELSON MARCHEZAN	PSDB	RS
32	NELSON OTOCH	PSDB	CE
33	NESTOR DUARTE	PSDB	BA
34	NICIAS RIBEIRO	PSDB	PA
35	NILSON GIBSON	PSB	PE
36	OCTÁVIO ELÍSIO	PSDB	MG
37	ODACIR KLEIN	PMDB	RS
38	OLÁVIO ROCHA	PSDB	PA
39	OSMÂNIO PEREIRA	PSDB	MG
40	OSÓRIO ADRIANO	PFL	DF
41	OSWALDO SOLER	PSDB	MT
42	PEDRO HENRY	PSDB	MT
43	REGINA LINO	PMDB	AC
44	ROBÉRIO ARAÚJO	PFL	RR
45	ROBERTO BALESTRA	PPB	GO
46	RODRIGUES PALMA	PTB	MT
47	SALOMÃO CRUZ	PSDB	RR
48	SALVADOR ZIMBALDI	PSDB	SP
49	SARNEY FILHO	PFL	MA
50	SAULO QUEIROZ	PFL	MS
51	SILVIO TORRES	PSDB	SP
52	TUGA ANGERAMI	PSDB	SP
53	VICENTE ARRUDA	PSDB	CE
54	WILSON BRAGA	PSDB	PB
55	WILSON CUNHA	PTB	SE
56	YEDA CRUSIUS	PSDB	RS
57	ZULAIÊ COBRA	PSDB	SP

Assinaturas que Não Conferem

1	DANILO DE CASTRO	PSDB	MG
2	FRANCO MONTORO	PSDB	SP
3	MARCONI PERILLO	PSDB	GO

**SECRETARIA-GERAL DA MESA
Seção de Atas**

Ofício nº 07/97

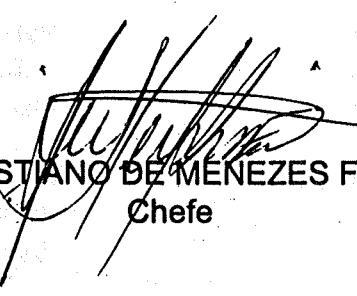
Brasília, 08 de Outubro de 1997.

Senhor Secretário-Geral:

Comunico a Vossa Senhoria que o Recurso, do senhor Arnaldo Madeira e outros, que "Recorre, nos termos do art. 58, § 3º, c/c 132, § 2º do Regimento Interno, solicitando seja submetido ao Plenário o Projeto de Lei nº 2.752-B/97, do Dep. Eliseu Rezende que "inclui no Plano Nacional de Viação o trecho que menciona", contém número suficiente de signatários, constando a referida proposição de:

057 assinaturas válidas e
003 assinaturas que não conferem.

Atenciosamente


CRISTIANO DE MENEZES FEU
Chefe

A Sua Senhoria o Senhor
Dr. MOZART VIANNA DE PAIVA
Secretário-Geral da Mesa
N E S T A

PROJETO DE LEI Nº 2.752-B, DE 1997

(Do Sr. Eliseu Resende)

Inclui no Plano Nacional de Viação o trecho que menciona; tendo pareceres: da Comissão de Viação de Transportes, pela aprovação; e da Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

(PROJETO DE LEI Nº 2.752, DE 1997, A QUE SE REFEREM OS PARECERES)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II- Na Comissão de Viação e Transportes:

- Termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

III-Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação:

- Termo de recebimento de emendas
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica Incluído na Relação Descritiva das

Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, do Plano Nacional de Viação,

aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho

rodoviário, no Estado de Minas Gerais:

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UF	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO BR KM
BR- 450	Carmópolis de Minas-Passeio-Deodoro de Entre Rios-Entre Rios de Minas-São Braz de Suaçui-Congonhas-Ouro Branco-Ouro Preto	MG	150	

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

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

SALA DAS SESSÕES, 13/FFU/97


Deputado ELISEU RESENDE
Justificação

O autor desta proposição foi relator, junto à Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, do Projeto de Lei 1176/95, de origem do Poder Executivo, que formula os princípios e as diretrizes para o Sistema Nacional de Viação, objetivando regulamentar o inciso XXI do Artigo 21 da Constituição Federal.

O substitutivo que apresentamos foi aprovado por unanimidade nas Comissões Técnicas de Viação e Transportes e de Finanças e Tributação, e tramita, no momento, pela Comissão de Redação e Justiça, para, a seguir, submeter-se à aprovação do Senado Federal.

Por esse substitutivo, ficará criada a Rede Internacional e Interestadual de Estradas de Rodagem - RINTER, que permanecerá sob a administração do Ministério dos Transportes, assim como ficará definida a rede de rodovias federais, passíveis de serem transferidas para a jurisdição dos Estados.

O relator não inseriu qualquer trecho viário novo em seu substitutivo, procurando manter intacta a malha sob jurisdição do Governo Federal, de modo a limitar-se ao conteúdo filosófico e normativo do Projeto de Lei.

Apresentamos, no entanto, agora, o presente projeto de lei, propondo a inclusão no Plano Rodoviário Nacional da rodovia ligando a BR/381 (município de Carmópolis - MG) à BR/040 (município de Congonhas-MG), para depois dirigir-se ao município de Ouro Preto - MG. Em seu percurso a estrada proposta passaria pelos municípios de Carmópolis de Minas, Passa Tempo, Desterro de Entre Rios, Entre Rios de Minas, São Braz do Suaçui, Congonhas, Ouro Branco, e finalmente Ouro Preto, todos no Estado de Minas Gerais.

A nova rodovia substituirá trechos da MG- 270, do plano rodoviário estadual, e trechos de estradas municipais, para transformar-se numa rodovia federal de ligação, com a sigla BR- 450.

Se considerada apenas sob o aspecto rodoviário, a proposição poderia considerar-se antagonica à atual filosofia de distribuição jurisdicional da malha existente.

Há um aspecto, entretanto, a ser considerado, que retira desta iniciativa parlamentar a possibilidade de abertura de precedentes para novas proposições de federalização de estradas.

O objetivo fundamental de nossa proposição se alicerça na idéia da preservação de um patrimônio histórico, constituído pela chamada "estrada real" por onde trafegavam, nos primeiros séculos de nossa história, as caravanas oficiais encarregadas do intercâmbio entre a capital (Rio de Janeiro) do Brasil Colônia e do antigo Império e a antiga capital de Minas Gerais (Ouro Preto), em cujo entorno se exploravam as reservas brasileiras de ouro.

A "estrada real" se encontra aberta, com seu leito consolidado, e suas antigas obras de arte preservadas. O projeto de lei abrirá um horizonte para uma futura reunião de esforços federais, estaduais e municipais, com o objetivo de conservar, restaurar e preservar o leito do caminho antigo, prestando-se dessa forma uma homenagem à nossa história, simbolizando um esforço para preservação da memória nacional.

Além do sentido de atendimento ao fluxo de transporte da região, a estrada tem também importância econômica voltada para o desenvolvimento do turismo, ao promover as ligações terrestres mais curtas das metrópoles do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, às cidades da era colonial, como São João del Rey, Congonhas, Ouro Preto, Mariana e Sabará, ao longo de caminhos históricos.

Isso explica a extensão do trecho proposto até o entroncamento com a Rodovia Fernão Dias (BR-381), no município de Carmópolis, com o propósito de encurtar a ligação com São Paulo, considerando que os acessos pelo Rio de Janeiro e por Belo Horizonte já coincidem com rodovias federais do Plano Nacional de Viação.

A presente proposição encontra abrigo nos termos da Lei 5.917 que, em sua relação descritiva, (Anexo: Plano Nacional de Viação, inciso 2.2.1.0, letra e) define as rodovias federais, classificando como de ligação aquelas que ".... ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias federais, ou que permitam o acesso a instalações federais de importância, a pontos de fronteira, a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a pontos de atração turística, ..."

Mais da metade do trecho, cuja federalização aqui se propõe, está pavimentada, restando a pavimentação de menos de 70 km. O asfaltamento da parte restante irá requerer investimentos menores, uma vez que se deve recomendar aos órgãos rodoviários que sejam mantidos

o leito e o traçado da estrada existente, de modo a preservar os caminhos percorridos por Felipe dos Santos, Tiradentes e "Aleijadinho", ao tempo do Brasil-Colônia, e pelas caravanas comandadas por D. Pedro I e D. Pedro II, na época do Império.

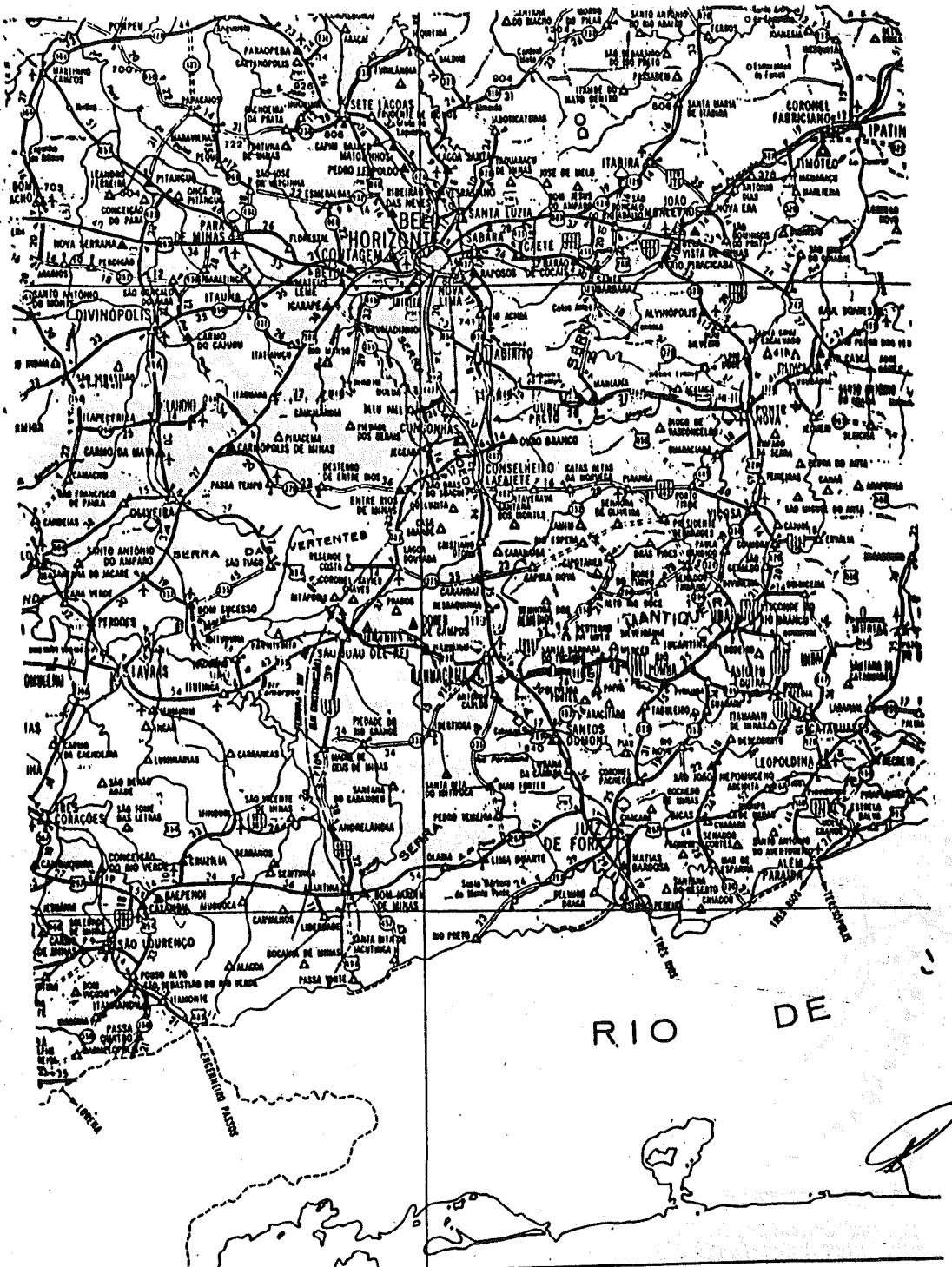
Encontram-se anexos a esta Justificativa os seguintes

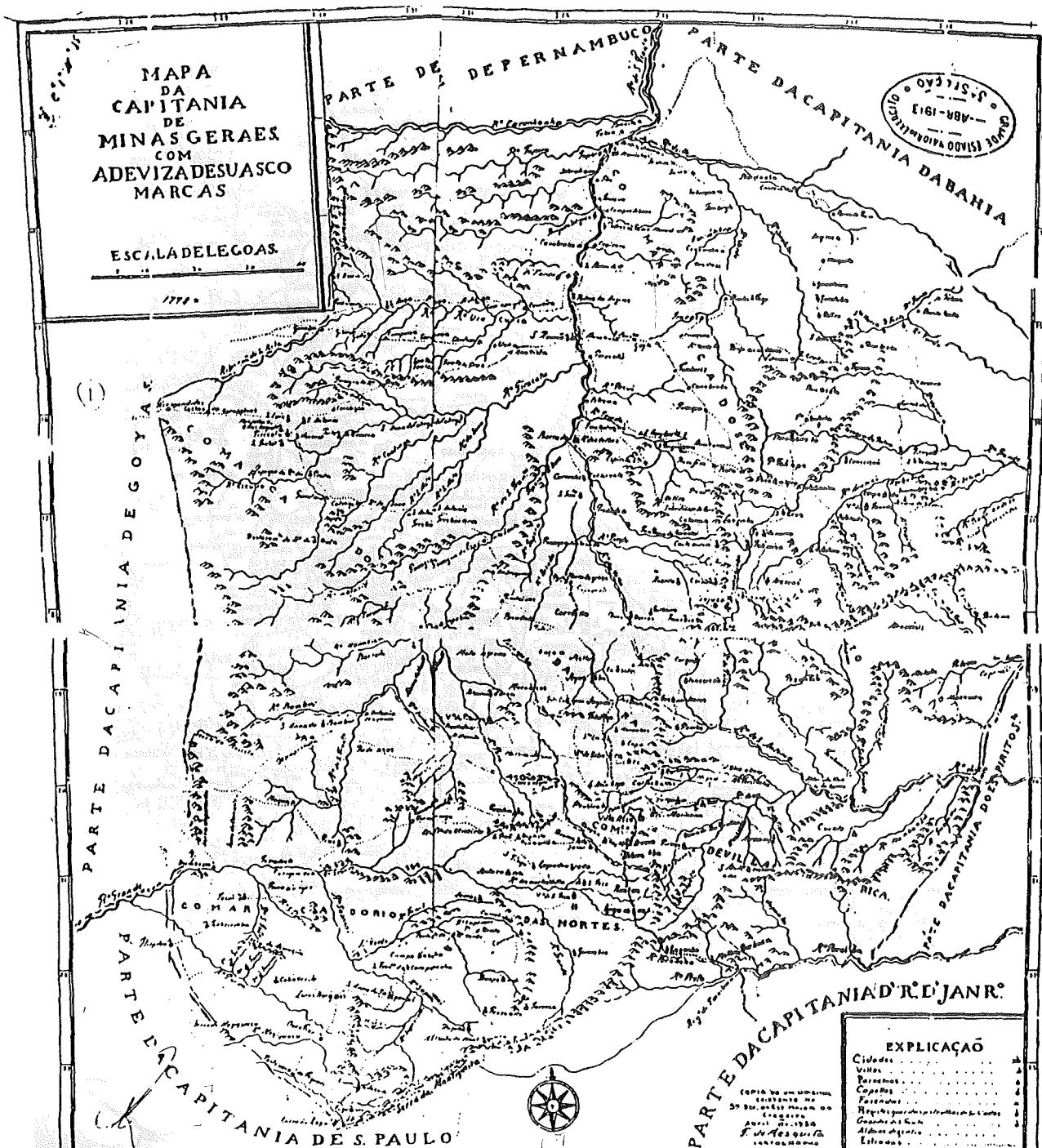
documentos:

- I - Mapa rodoviário atual em que se indica a ligação que se pretende federalizar, de modo a concluir a pavimentação da Estrada Real e permitir seu acesso mais curto ao Rio de Janeiro e a São Paulo.
- II "Mapa da Capitania de Minas Gerais, com a devisa de suas Comarcas", produzido por José Joaquim da Rocha em 1778, mostrando o grande caminho vindo da Capitania do Rio de Janeiro com itinerário: Registro de Parahibuma, Mathias Barboza, Engenho, Serra da Mantiqueira, Igreja Nova, Resaca, Itaberaba, Ouro Branco, Vila Rica (Ouro Preto), Santo Antônio, Vila do Sabará e daí em direção ao norte.
- III - Mapa dos Altos da Devassa da Inconfidência Mineira, mostrando o Caminho Novo feito por Tiradentes em 1789.
- IV - Nota do Instituto do Patrimônio Histórico do Estado de Minas Gerais dando conta do Primeiro Plano Rodoviário de abril de 1853, quando a Estrada Real tornou-se carroçável.

A federalização deste trecho rodoviário acarretará sua inserção na malha rodoviária a cargo do Ministério dos Transportes, sem prejuízo de sua eventual estadualização futura, no conceito do Projeto de Lei 1176/95, porém passando a permitir, agora, o apoio financeiro da União, devidamente consignado nas leis orçamentais plurianuais.

DOCUMENTOS ANEXADOS PELO AUTOR

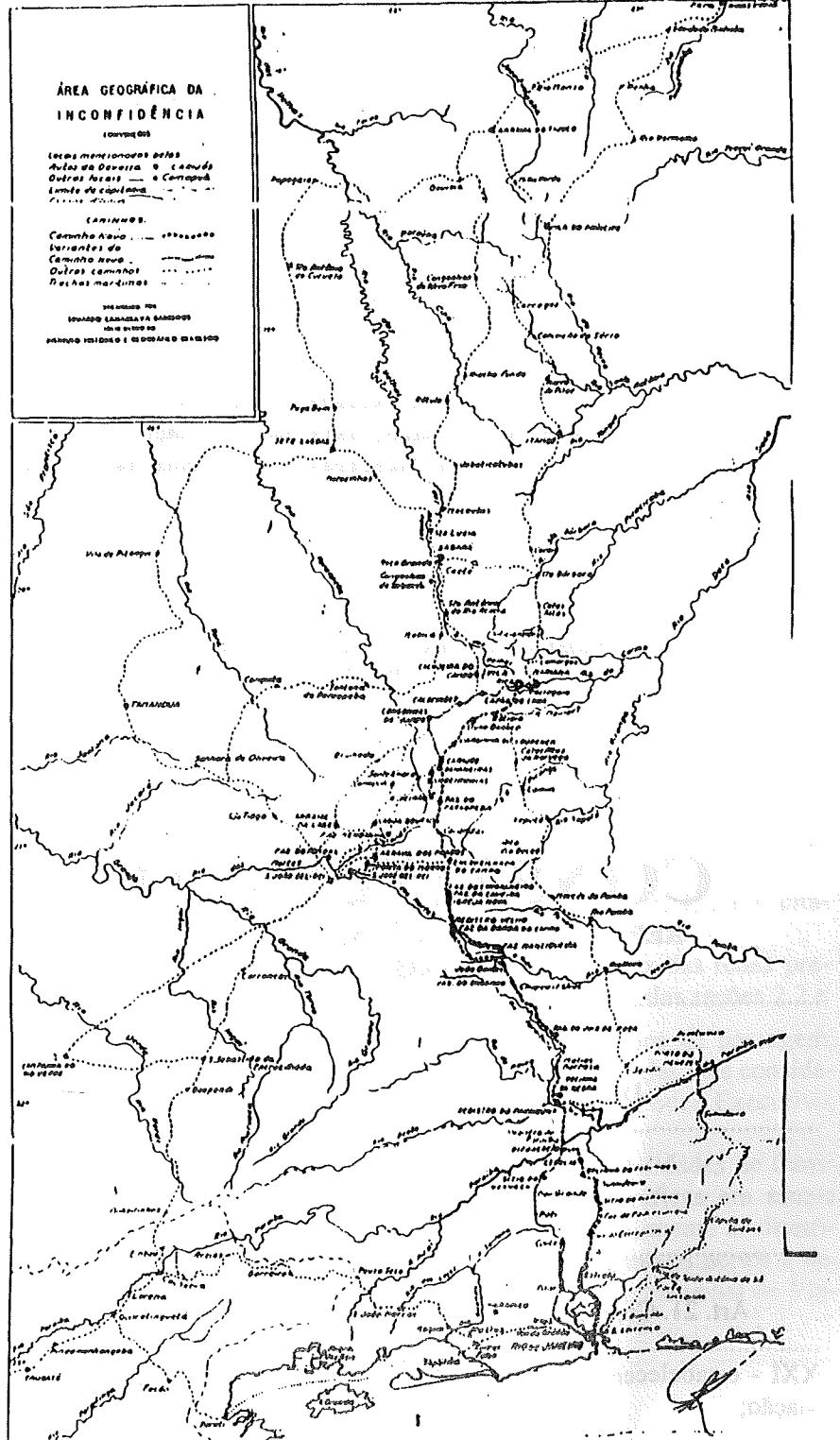




"MAPA DA UNIÃO DE MINAS GERAES CON A DEVIZA DE SUAS COMARCAS" — José Joaquim da Rocha, 1778. — Neste mapa, publicado por Moacyr S. Iba, em "Kilometro Zero", nota-se além de numerosos caminhos entre Minas e São Paulo, o grande caminho que vindo da capitania do Rio de Janeiro, atravessa perpendicularmente Minas Gerais e chegará à Bahia. O itinerário destes últimos mais importante para nós, era: Registro de Paraíbuna, Matias Barbosa, Ingrento, Serra do Maniqueiro, Igreja Nova, Resaca, Tabareba, Ouro Branco, Vila Rica, Santo Antônio, São Sabá, Fidalgo, Jucara, Jequitiba, Maquinas, Venda Nova, Curral, Morro da Oraca e dal em direção ao norte. Ao que parece esta comodidade não era tão regular como se acha estimada neste mapa. Entretanto, o documento vale para o nosso trabalho, como documentação do Caminho Novo em território mineiro.

AUTOS DA DEVASSA DA INCONFIDÊNCIA MINEIRA

Vol 3 - 2ª Edição

CAMINHO FEITO POR
TIRADENTES EM 1735



Em abril de 1835, foi aprovado o Primeiro Plano Rodoviário de Minas Gerais. O governo foi então autorizado a contratar uma ou mais companhias para a construção de uma estrada que, partindo da ponte sobre o Rio Paraibuna, na divisa da província do Rio de Janeiro e prosseguindo para Queluz, Ouro Preto, Mariana, Itabira, Vila do Príncipe, terminasse em Diamantina. Esta nova estrada, denominada "Estrada da Corte", incluía o Caminho Novo em seu trajeto. Desta forma, em decorrência da aprovação daquele plano, a partir de Abril de 1835, a Estrada Real tornou-se carroçável. (29)

Atualmente ao longo da Estrada Real, nos limites de Conselheiro Lafaiete e Ouro Branco, existem dois importantes monumentos históricos: a Fazenda Carreiras e as ruínas da estalagem da Varginha do Lourenço.

**"LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS"**

CONSTITUIÇÃO

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

1988

TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

CAPÍTULO II Da União

Art. 21. Compete à União:

**XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de
viação;**

LEI N° 5.917 DE 10 DE SETEMBRO DE 1973**APROVA O PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

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 Aerooviário 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.

**ANEXO II
Sistema Rodoviário Nacional**

2. SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL:

2.1 - Conceituação:

2.2.1.0 - De acordo com a sua orientação geográfica geral, as rodovias federais são classificadas nas seguintes categorias:

a) Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a Capitais Estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

e) Ligações: as rodovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, ligam pontos importantes de Juas ou mais rodovias federais, ou que permitam o acesso a instalações federais de importância, a pontos de fronteira, a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a pontos de atração turística, ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aerooviários, constantes do Plano Nacional de Viação.

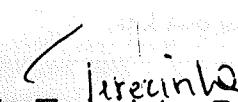
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2.752/97

Nos termos do art. 119, caput, I, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 17/03/97, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 25 de março de 1997.


**Maria Terezinha Donati
Secretária-substituta**

PARECER DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O nobre deputado Eliseu Resende propõe, em Projeto de Lei, a inclusão no Plano Nacional de Viação - aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 - o trecho rodoviário ligando a BR-381 (município de Carmópolis - MG) à BR-040 (município de Congonhas - MG), dirigindo-se, depois, ao município de Ouro Preto. Em seu percurso, a estrada proposta passaria pelos municípios de Carmópolis de Minas, Passa Tempo, Desterro de Entre Rios, Entre Rios de Minas, São Braz do Suaçuí, Congonhas, Ouro Branco e Ouro Preto, todos em Minas Gerais.

A nova rodovia substituirá trechos da MG-270, do plano rodoviário estadual, e trechos de estradas municipais, para transformar-se numa rodovia federal de ligação, com a sigla BR-450.

Na sua justificativa, o nobre deputado argumenta que o objetivo fundamental da proposição se alicerça na idéia da preservação de um patrimônio histórico, constituído pela chamada "estrada real" por onde trafegavam, nos primeiros séculos de nossa história, as caravanas oficiais encarregadas do intercâmbio entre a capital (Rio de Janeiro) do Brasil Colônia e do antigo Império e a antiga capital de Minas Gerais (Ouro Preto), em cujo entorno se exploravam as reservas brasileiras de ouro.

A "estrada real" se encontra aberta, com seu leito consolidado, e suas antigas obras de arte preservadas. O projeto de lei abrirá um horizonte para uma futura reunião de esforços federais, estaduais e municipais, como objetivo de conservar, restaurar e preservar o leito do caminho antigo, prestando-se dessa forma uma homenagem à nossa história, simbolizando um esforço para preservação da memória nacional.

Além do sentido de atendimento ao fluxo de transporte da região, a estrada tem também a importância econômica voltada para o desenvolvimento do turismo, ao promover as ligações terrestres mais curtas das metrópoles do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, às cidades da era colonial, como São João Del Rey, Congonhas, Ouro Preto, Mariana e Sabará, ao longo de caminhos históricos. Ao longo dessa rodovia, e mesmo às suas margens, encontram-se fazendas históricas, monumentos e marcas da História do Brasil, como tivemos oportunidade de constatar em viagem realizada no mês de abril, quando percorremos todo trecho em questão.

Pelas suas características, mais da metade do trecho, cuja federalização está sendo proposta, já se encontra pavimentada, restando apenas a pavimentação de menos de 70 km. O asfaltamento que falta vai exigir investimentos menores, uma vez que se deve recomendar aos órgãos rodoviários que sejam mantidos o leito e o traçado da estrada existente, de modo a preservar os caminhos percorridos por Felipe dos Santos, Tiradentes e Aleijadinho, ao tempo do Brasil Colônia, e pelas caravanas comandadas por D. Pedro I e D. Pedro II, na época do Império.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nos termos regimentais (Art. 32, inciso XIII, caput e letras "a" e "j") deve agora esta Comissão se pronunciar quanto ao mérito da matéria.

O trecho da rodovia a ser incluído ao Plano Nacional de Viação liga, longitudinalmente, duas outras importantes rodovias federais, a BR-381 e a BR-040 encurtando a ligação com São Paulo, considerando que os acessos pelo Rio de Janeiro e por Belo Horizonte já coincidem com rodovias federais do Plano Nacional de Viação.

Há que se levar em conta, principalmente, a preservação da "estrada real" mantidos o leito e o traçado da estrada existente. Essa rodovia se constitui em patrimônio histórico a ser resgatado.

Por tudo isso e analisando que a proposta se adequa perfeitamente às características das vias de ligação conforme a Lei nº 5.917/73, oferecemos o voto favorável à aprovação do Projeto de Lei do nobre deputado Eliseu Resende.

Sala das Comissões, em 14 de junho de 1.997

Deputado **NARCISO RODRIGUES**
Relator

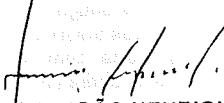
III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.752/97, nos termos do parecer do relator.

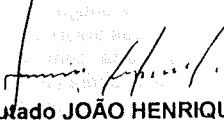
Estiveram presentes os seguintes Deputados:

João Henrique - Presidente, Edinho Araújo e Leônidas Cristina - Vice-Presidentes, Barbosa Neto, Lael Varella, Oscar Andrade, Paulo Gouvêa, Sérgio Barcellos, Carlos Nelson, Ronaldo Perim, Marcus Vicente, Nárcio Rodrigues, Paulo Feijó, Pedro Henry, Chico da Princesa, Telma de Souza, Benedito Guimarães, Francisco Silva, Duílio Pisaneschi, Philemon Rodrigues, Eliseu Resende, De Velasco, Arnon Bezerra, Candinho Mattos e Neif Jabur.

Sala da Comissão, em 11 de junho de 1997.


Deputado JOÃO HENRIQUE

Presidente


Deputado NÁRCIO RODRIGUES

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

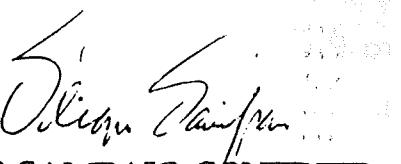
TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS

PROJETO DE LEI Nº 2752/97

Nos termos do art. 119, caput, I do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, alterado pelo art. 1º, I, da Resolução nº 10/91, o Senhor Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de

prazo para apresentação de emendas a partir de 23/06/97, por cinco sessões.
Esgotado o prazo, não foram recebidas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 05 de agosto de 1997


SÉRGIO SAMPAIO CONTREIRAS DE ALMEIDA

Secretário

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE

REDAÇÃO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Deputado Eliseu Resende, visa incluir no Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, o trecho rodoviário ligando a BR-381 (município de Carmópolis - MG) à BR - 040 (município de Congonhas - MG) para depois dirigir-se ao município de Ouro Preto - MG, passando pelos municípios de Carmopólis de Minas, Passa Tempo, Desterro de Entre Rios, Entre Rios de Minas, São Braz do Suaçui, Congonhas, Ouro Branco e Ouro Preto. Mais da metade do trecho, cuja federalização se propõe, está pavimentada, restando a pavimentação de menos de 70 km e sua denominação será BR - 450.

Em sua justificativa o autor argumenta lembrando que a rodovia proposta possibilitará encurtar a ligação com São Paulo, considerando que os acessos pelo Rio de Janeiro e por Belo Horizonte já coincidem com rodovias federais do Plano Nacional de Viação.

A justificativa fundamental da proposição se alicerça na idéia da preservação de um patrimônio histórico, constituído pela chamada "estrada real" por onde trafegavam, nos primeiros séculos de nossa história, as caravanas oficiais encarregadas do intercâmbio entre a capital (Rio de Janeiro) do Brasil Colônia e do antigo Império e antiga capital de Minas Gerais (Ouro Preto), em cujo entorno se exploravam as reservas brasileiras de ouro.

A "estrada real" se encontra aberta, com seu leito consolidado e suas antigas obras de arte preservadas.

Indo à Comissão de Viação e Transporte o presente projeto de lei foi aprovado por unanimidade.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Regimentalmente compete a esta Comissão se manifestar exclusivamente quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do projeto de lei em questão (art. 32, III,a).

A matéria abordada no projeto encontra-se no âmbito legislativo da União (art. 22, IX, da Constituição Federal) e do Congresso Nacional (art. 48 c/c art. 61 da Constituição Federal).

O projeto de lei obedeceu aos trâmites constitucionais referentes ao Processo Legislativo. Não existem obstáculos quanto à sua juridicidade e a técnica legislativa que utiliza é a adequada.

Destarte, voto pela constitucionalidade, juridicidade e pela boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.752, de 1997.

Sala da Comissão, em 30 de junho de 1997.



Deputado Raul Belém
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.752-A/97, nos termos do parecer do Relator, Deputado Raul Belém.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Henrique Eduardo Alves - Presidente, Freire Júnior, Moisés Bennesby e Marcelo Déda - Vice-Presidentes, Benedito de Lira, Ney Lopes, Vilmar Rocha, Aloysio Nunes Ferreira, Asdrúbal Bentes, Djalma de Almeida César, Gilvan Freire, Alzira Ewerton, Edson Silva, Luiz Máximo, Marconi Perillo, Nelson Otoch, Coriolano Sales, Haroldo Sabóia, José Genoíno, Sérgio Miranda, Luiz Eduardo Greenhalgh, Adhemar de Barros Filho, Augusto Farias, Darci Coelho, Jarbas Lima, José Rezende, Prisco Viana, Antônio Geraldo, Carlos Alberto Campista, Cláudio Cajado, Paulo Gouveia, Ivandro Cunha Lima, Robson Tuma, Rubens Cosac, Zaire Rezende, Salvador Zimbaldi, Cleonâncio Fonseca, Luís Barbosa e Nilson Gibson.

Sala da Comissão, em 21 de agosto de 1997

Deputado 
HENRIQUE EDUARDO ALVES
Presidente