



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

**COMISSÃO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL, DESENVOLVIMENTO REGIONAL E DA
AMAZÔNIA -CINDRA**

REQUERIMENTO Nº _____ DE 2021

(Do Sr. Sidney Leite)

Requer a realização de Audiência Pública, com a presença do Ministro da Infraestrutura, do Presidente do DNIT, do Presidente do IBAMA, Representante do Ministério Público Federal do Amazonas – MPF-AM e do Secretário Estadual de Meio Ambiente do Amazonas, para **tratar da conclusão da BR 319.**

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do Art. 24, inciso III, combinado com o Art. 255 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e ouvido o Plenário desta Comissão, os seguintes convidados a participar de reunião de Audiência Pública para tratar para **tratar da conclusão da BR 319..**

1. O Ministro da Infraestrutura
2. O Presidente do DNIT
3. O Presidente do IBAMA
4. O Representante do Ministério Público Federal do Amazonas – MPF-AM
5. O Secretário Estadual de Meio Ambiente do Amazonas



JUSTIFICATIVA

Inaugurada em 1976, a BR-319, oficialmente a Rodovia Álvaro Maia, mais conhecida como Rodovia Manaus – Porto Velho, é uma rodovia federal diagonal brasileira que inicia no município de Manaus, capital do Amazonas, e finaliza em Porto Velho, capital de Rondônia. Com 885 quilômetros, é a única rodovia que liga os estados do Amazonas e de Roraima com Rondônia, e, consequentemente, com o restante do Brasil.^[1] Completamente pavimentada, garantindo o tráfego em altas velocidades e o tempo de viagem de Manaus a Porto Velho estava estimado em 12 horas.

A partir de 1981, diversos fatores contribuíram para tornar a rodovia numa via intrafegável. Oliveira Neto (2014) faz uma análise dessa situação, destacando cinco principais fatores de interferência, diretamente associados à secção do fluxo entre as capitais regionais, como: excesso de peso dos veículos; crise econômica no final da década de 70, limitando investimentos em infraestrutura e corroborando com a ausência de manutenção; elevados índices pluviométricos; aterros da rodovia, quando da construção, realizados, possivelmente, com a presença de matéria orgânica (raízes, galhos, troncos de árvores), etc...^[2]

A partir de meados da década de 90, aconteceram várias tentativas fracassadas de recuperação da rodovia por meio de programas de investimento em infraestrutura, tais como os planos plurianuais - PPA: Brasil em Ação (1996-1999); Avança Brasil (2000-2003); Plano Brasil de Todos (2004-2007); Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 1 (2007-2010) e PAC 2 (2011-2014). Contudo, somente nos últimos programas governamentais, ações concretas, voltadas para a conclusão das obras, foram realizadas.^[3]

Em 2020 o Ministro da infraestrutura, Tarcísio Gomes, anunciou a assinatura do contrato de pavimentação de trechos da BR 319, com o início das obras em 2021.

[1] https://pt.wikipedia.org/wiki/BR-319#Projeto_de_integra%C3%A7%C3%A3o_nacional

[2][3] <https://journals.openedition.org/confins/11270>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Sidney Leite – PSD-AM

A pavimentação da BR 319 é de fundamental importância para toda a Região Norte do País, servindo como alternativa ao transporte fluvial e aéreo. O Amazonas terá acesso por via terrestre para o restante do Brasil, servindo como opção de logística mais favorável, para o comércio regional, industrial local e também para o setor agrícola, que utilizará a estrada para auxiliar no escoamento das produções rurais. Vale ressaltar que a BR 319 liga a nossa malha rodoviária do Atlântico ao Pacífico, cruzando o Peru, criando uma oportunidade única de um grande centro de desenvolvimento econômico, interligando as fronteiras desses países.

É preciso desatar os nós existentes em torno da conclusão da BR 319, facilitar o diálogo e superar os desafios para finalizar essa importante via de ligação para integrar o Amazonas com restante do Brasil.

Sala da Comissão, em de abril de 2021.

Sidney Leite
Deputado Federal – PSD/AM

