



COMISSÃO DE INTEGRACAO NACIONAL E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

REQUERIMENTO N°

de 2025

(Do Senhor DEPUTADO Fausto Santos Jr.)

Requer que seja realizada reunião de Audiência Pública para discutir as causas da falta de manutenção nas pontes federais e as responsabilidades pelos acidentes decorrentes do desmoronamento dessas estruturas.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 58, § 2º, II, da Constituição Federal, e dos arts. 24, III, 255 a 258, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a Vossa Excelência, ouvido o Plenário desta Comissão, que seja realizada reunião de audiência pública para discutir as causas da falta de manutenção nas pontes federais e as responsabilidades pelos acidentes decorrentes do desmoronamento dessas estruturas.

Como debatedores, solicito que sejam convidados os seguintes representantes:

- a. O Diretor-geral Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
- b. Um representante da Advocacia-Geral da União (AGU);
- c. Um representante da Justiça Federal no Estado do Amazonas;
- d. Um representante da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), para apresentar os impactos logísticos da paralisação da rodovia;
- e. Um especialista em políticas públicas e desenvolvimento regional da região amazônica, como um representante do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) ou da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

JUSTIFICATIVA

Além de sua função legislativa, o Poder Legislativo exerce o papel fundamental de controle e fiscalização das atividades do Poder Executivo, especialmente no que tange ao monitoramento do uso de recursos públicos. Essa atribuição torna-se ainda mais relevante diante das dificuldades burocráticas que afetam a efetivação de políticas de desenvolvimento na Região Amazônica,





comprometendo a preservação de suas florestas e o desenvolvimento socioeconômico.

Neste ponto, passamos aos fatos motivadores deste requerimento:

No dia 28 de setembro de 2022 ocorreu a queda da ponte sobre o Rio Curuçá, no km 23 da BR-319, rodovia que liga o Amazonas ao restante do país. O acidente matou cinco pessoas e deixou mais de 10 feridos. Carros foram arremessados sobre o rio e uma ponte provisória foi montada no local para não interromper o fluxo da rodovia.

Dez dias depois, a ponte de Autaz Mirim caiu no km 25 da mesma rodovia. Conforme matéria veiculada no site do portal g1 amazonas: “**Desde 2021, o órgão sabia dos riscos nos dois locais**”¹.

Outra matéria informa que²:

A ponte Autaz Mirim, situada no km 23 da rodovia, dentro do município do Careiro (AM), caiu na noite de sábado (8). Horas antes, ainda durante o dia, a Polícia Rodoviária Federal no Amazonas (PRF-AM) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) tinham interditado a estrutura, medida que só ocorreu após a circulação de vídeos nas redes sociais. (...)

A Associação de Amigos e Defensores da BR-319 também fez imagens do antes e depois do desabamento. Uma foto feita pela entidade há seis meses mostra que a sustentação da ponte já estava fragilizada. Um vídeo gravado na sexta-feira (7) também registrou rachaduras na estrutura.

A queda das pontes só aumenta os problemas de acesso, deixando cidades amazonenses isoladas por terra. Também isola o Amazonas de vez por via terrestre, já que a BR-319 é a única ligação do estado com o restante do país. A vazante (seca) dos rios do Amazonas agrava o problema, pois prejudica a navegação em alguns trechos e apresenta riscos de colisões que podem provocar naufrágios.

Logo que esses fatos ocorreram, se iniciou a busca por respostas por parte do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

Parte da resposta do Ministro dos Transportes - OFÍCIO N° 1991/2023/ASPAR/GM), ao Requerimento de Informações nº 1775/2023, de autoria deste deputado, quando se requereu informações iniciais sobre o asfaltamento do Lote C e sobre o projeto executivo para a reconstrução de pontes, ambos referentes a BR-319³:

¹ <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/09/28/apos-um-ano-queda-de-ponte-na-br-319-no-am-segue-sem-laudo-final.ghtml>

² <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2022/10/09/fotos-mostram-antes-e-depois-de-ponte-que-desabou-no-am.ghtml>

³https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra?codteor=2351267&filename=Tramitacao-RIC%201775/2023





De início, vale mencionar que a BR-319 é uma rodovia diagonal, que interliga Manaus/AM e Porto Velho/RO, com 877,4 km de extensão, constituindo-se como um eixo importante de integração regional entre o Estado do Amazonas e os Estados de Rondônia e do Acre. O segmento em questão abrange 22 municípios localizados na região dos rios Madeira e Purus, região de rica biodiversidade e densamente vegetada. (...)

Sua implantação ocorreu na década de 70, mas ao longo dos anos a rodovia sofreu diversos episódios de fechamento, seja em função das chuvas ou das dificuldades de manutenção, demandando grande esforço humano e financeiro do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT, a fim de assegurar a trafegabilidade. Ressalto que, na atualidade, cerca de 457 km de extensão rodovia ainda não estão pavimentados, o trecho popularmente conhecido como "Trecho do Meio". (...)

Tal situação tem gerado grandes transtornos para os usuários, notadamente no período chuvoso, quando a rodovia fica intransitável. Diante desse cenário, retomar a pavimentação da BR-319 beneficiará milhões de pessoas na região, e notadamente em Manaus, que passará a ter acesso pavimentado ao restante do país. A pavimentação vai proporcionar mais segurança e redução no tempo de viagem aos usuários, uma vez que as alternativas à rodovia são o transporte por barco ou avião.

Ocorre, que ambas as pontes ainda não foram reconstruídas, e a remoção dos destroços levou três meses para ser concluída.

Na ocasião do desastre, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) declarou que estava trabalhando na contratação emergencial das empresas responsáveis pela reconstrução das novas pontes e citou o seguinte⁴:

A autarquia ressalta que, de acordo com o artigo 75 da Lei nº 14.133/2021, o prazo para as obras contratadas de forma emergencial é de até um ano". Recentemente, o próprio DNIT informou que as obras de reconstrução da ponte sobre o Rio Curuçá, na BR-319, começaram apenas dez meses após a queda da estrutura. O órgão também afirmou que as obras estão atualmente na fase de fundação da ponte sobre o Rio Curuçá, envolvendo a instalação das camisas metálicas e a preparação das armações para a subsequente instalação das estacas de fundação2. É importante salientar a relevância dessas pontes para a comunidade local, tanto em termos de mobilidade quanto no que diz respeito ao abastecimento de alimentos e outros itens essenciais. Os problemas de infraestrutura na BR-319 continuam causando transtornos e

⁴ <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/01/05/trecho-da-br-319-onde-ponte-caiu-no-am-e-interditado-para-retirada-de-destrocos.ghtml>



* C D 2 5 0 8 0 6 0 2 5 4 0 0 *



isolamento para parte da população do Amazonas.

As consequências destes desastres são incalculáveis para a população que depende da trafegabilidade da BR 319. Como já foi dito, parte das cidades do Amazonas ficaram isoladas por terra, assim, o abastecimento de vários itens como alimentos e combustíveis foi prejudicada.

Obras de reconstrução tiveram início em 2022, mas pararam em outubro do mesmo ano. Sabe-se que o DNIT encerrou o contrato com a empresa J. Nasser Engenharia por não cumprimento do cronograma e que uma nova empresa será contratada para concluir as obras, contudo, até agora nenhum andamento.

Sabe-se que⁵:

A empresa Amazônia Navegações Ltda venceu a nova licitação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para a reconstrução das duas pontes que caíram na rodovia BR-319, em 2022. O novo pregão ocorreu após a empresa anterior, J. Nasser Engenharia, ter seu contrato rescindido pelo DNIT por atrasos na obra. Com a falta de fiscalização do DNIT no primeiro serviço, avaliado em R\$ 43,3 milhões, o novo contrato terá um custo adicional de R\$ 8,4 milhões.

Destaque-se, ainda, que já foi questionado as causas do colapso dessas pontes, sem termos uma resposta de foto condizente com a realidade que é o completo abandono da BR 319 pelo DNIT.

O pior de tudo é que esse tipo de abandono e de falta de manutenção causaram mortes e ferimentos graves. Foram ao menos cinco óbitos e dez pessoas feridas no desabamento destas pontes.

No dia 22 de dezembro de 2024, ocorreu o desabamento da ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, localizada entre os estados de Tocantins e Maranhão, na BR-226. O acidente resultou em 14 mortes e três pessoas permanecem desaparecidas. A ponte, construída na década de 1960, possui 533 metros de extensão e faz parte do importante corredor rodoviário Belém-Brasília, passando sobre o Rio Tocantins.

Conforme noticiado pelo portal G1, as más condições da ponte vinham sendo denunciadas há tempos. No dia anterior ao acidente, um morador chegou a postar um vídeo na internet mostrando as rachaduras na estrutura. No momento do desabamento, um vereador de Aguiarnópolis (TO) filmava a situação, evidenciando a precariedade e a falta de manutenção da ponte.⁶

A ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira foi construída na década

⁵ <https://www.simmem.org.br/dnit-contrata-nova-empresa-para-reconstruir-pontes-na-br-319-por-r-84-milhoes/>

⁶ <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2024/12/23/mpf-investiga-danos-ambientais-causados-pelo-desabamento-da-ponte-entre-o-maranhao-e-o-tocantins.ghtml>



* C D 2 5 0 8 0 6 0 2 5 4 0 0 *



de 1960, tem 533 metros de extensão e liga as cidades de Estreito, no Maranhão, e Aguiarnópolis, no Tocantins, pela BR-226.

Ela integra o corredor rodoviário Belém-Brasília e passa sobre o rio Tocantins. As más condições da ponte vinham chamando a atenção de quem passava por lá. No sábado (21), um morador postou um vídeo na internet denunciando a situação (assista abaixo, na reportagem do Fantástico). (...)

Um vereador de Aguiarnópolis (TO) filmava rachaduras na ponte no momento em que a estrutura começou a ceder. (grifei)

A presente solicitação se fundamenta na necessidade de assegurar a segurança da população, proteger o patrimônio público e garantir que os recursos destinados à manutenção e recuperação das pontes federais sejam devidamente aplicados.

Por todo o exposto, solicito o apoio dos nobres colegas parlamentares para a realização de uma audiência pública, para que possamos discutir e, ao final, tomar as medidas cabíveis ao parlamento mediante o exercício das nossas competências constitucionais para fazer cessar tais ações.

Sala da Comissão, 19 de agosto de 2025.

**Deputado Fausto Santos Jr.
Deputado Federal
(UNIÃO/AM)**

