



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.560-A, DE 2003 (Do Sr. Anivaldo Vale)

"Acrescenta rodovia, designada BR - 215, à Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973."; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes pela aprovação (relator: DEP. HUMBERTO MICHILES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES:
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - art. 24, II

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário, designado BR-215:

BR	Pontos de Passagem	UF	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
215	Macapá - Laranjal do Jarí - Monte Dourado - Oriximiná	AP-PA	1.100	-	-

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

JUSTIFICAÇÃO

A extensa faixa territorial do Brasil situada ao norte dos rios Solimões e Amazonas apresenta a mais baixa densidade de malha rodoviária federal, considerando-se tanto as rodovias construídas quanto as planejadas.

De fato, a única rodovia federal inteiramente construída e pavimentada naquela parte do país é o trecho da BR-174 que se estende de Manaus à fronteira com a Venezuela, passando por Boa Vista, num total de 938 Km.

Somando-se a quilometragem dessa rodovia com a das demais que se encontram implantadas na região (BR-156, BR-163, BR-401, BR-307 e BR-210), chega-se a pouco mais de seis mil quilômetros, cerca de 5% da extensão da rede federal. Note-se que a superfície da região considerada aproxima-se de

1.300 mil Km², ou seja, 15% do território brasileiro, ou mais de quatro vezes a superfície do Estado de São Paulo.

Mais grave, entretanto, é o fato de que os cerca de mil e cem quilômetros de rodovias federais pavimentadas na região correspondem tão somente a 2% da rede federal pavimentada.

Ora, a dificuldade de acesso vem sendo o principal fator limitativo para a utilização econômica e racional dos recursos naturais disponíveis naquela porção de nosso território. Ali, os trechos navegáveis dos rios são de pequena extensão, pois geralmente nascem nos contrafortes da Serra do Tumucumaque e tomam o rumo sul, na direção do rio Amazonas, apresentando leitos com muitas cachoeiras e corredeiras. É o caso dos rios Jarí, Parú, Cuminá e Trombetas.

Atualmente, a integração viária no sentido leste-oeste se restringe somente ao rio Amazonas. A Perimetral Norte, se concluída, seria uma segunda via, contudo, situada muito ao norte do rio, em uma região quase totalmente desabitada e tendo propósitos maiores de segurança e integração nacional.

Parece-nos claro que falta na região uma via terrestre que interligue os principais núcleos habitacionais existentes e áreas de produção agropecuária, mineral e industrial, situadas em faixa próxima ao rio Amazonas.

É, justamente, o que se propõe com este projeto de lei. A BR-215 ligaria, por acessos, as cidades de Oriximiná, Óbidos, Alenquer, Monte Alegre, Prainha, Almeirim, Monte Dourado, no Estado do Pará, como também Laranjal do Jarí e Macapá, estas duas últimas já no Estado do Amapá.

No traçado proposto existem vários trechos já implantados, com características de estrada pioneira, o que facilitaria os trabalhos de construção.

Importante observar que a rodovia proposta situa-se, em grande parte, na faixa de terras cobertas por campos naturais e cerrados ao norte do rio Amazonas. São extensas áreas que podem ser ocupadas e cultivadas com pequeno investimento e sem necessidade de se tocar as densas florestas amazônicas. Outro aspecto relevante é que o traçado sugerido interliga pontos próximos dos extremos navegáveis dos afluentes do norte do rio Amazonas. E mais,

passando próxima a várias cachoeiras, a rodovia permitirá acesso fácil para a construção de futuras hidrelétricas. Existe, ali, potencial para viabilizar o suprimento de energia elétrica farta e barata para a população atual e futura.

Por fim, ressalte-se que, em razão da topografia, cobertura vegetal, natureza dos solos e disponibilidade de agregados naturais, a rodovia proposta, BR-215, será seguramente uma das rodovias de mais baixo custo de construção, pavimentação e conservação da região amazônica. Os investimentos necessários para o aproveitamento agrícola de sua área de influência são também reduzidos, o que tornará a área propícia ao desenvolvimento de projetos de colonização e de reforma agrária, com elevada rentabilidade e pequeno impacto sobre o meio ambiente.

As razões acima justificam plenamente o investimento de recursos federais na rodovia, a qual criará condições para o progresso socioeconômico de uma extensa área de nosso país e melhorará a vida de centenas de milhares de pessoas que hoje vivem baseadas em uma economia de subsistência, dependendo da pesca, de extrativismo e agricultura rudimentares, e de comércio e serviços incipientes. A construção da rodovia BR-215 transformará o quadro atual. São razões, enfim, que justificam a sua inclusão como rodovia federal no Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 2003.

Deputado ANIVALDO VALE

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

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

Aprova o Plano Nacional de Viação, e dá outras Providências. (artigos 1º a 22)

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 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:

2.1.0 - O Sistema Rodoviário Nacional é constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários Federal, Estaduais e Municipais, e compreende:

a) infra-estrutura rodoviária, que abrange as Redes de Rodovias e suas instalações acessórias e complementares;

b) estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, inclusive fiscalização, que atuam diretamente no modo rodoviário de transporte e que possibilitam o uso adequado das rodovias.

2.1.1 - As rodovias consideradas no Plano Nacional de Viação são aquelas integrantes do Sistema Rodoviário Federal, descrito neste anexo.

2.1.2 - As rodovias do Plano Nacional de Viação devem satisfazer a, pelo menos, uma das seguintes condições:

a) ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou Territórios ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;

b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza:

- capital estadual;

- ponto importante da orla oceânica;

- ponto da fronteira terrestre.

c) ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;

d) permitir o acesso:

- a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos industriais e organizações militares;

- a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados;

- aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação.

e) permitir conexões de caráter internacional.

2.2 - Nomenclatura e relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

2.2.1 - Nomenclatura:

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;

b) Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção geral Norte-Sul;

c) Rodovias Transversais: as que se orientam na direção geral Leste-Oeste;

d) Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;

e) Ligações: as rodovias que, em qualquer direção e não se enquadrando nas categorias precedentes, 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, ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroportuários, constantes do Plano Nacional de Viação.

2.2.1.1 - No caso de rodovias conduzindo a pontos de fronteira, estas terão sempre a ordem de citação dos seus Pontos de Passagem: de modo a coincidir seu ponto final com o ponto da fronteira.

2.2.1.2 - As designações das rodovias federais no Plano Nacional de Viação são feitas da seguinte forma:

2.2.1.2.0 - O símbolo "BR", inicial, indica qualquer rodovia federal.

2.2.1.2.1 - Ao símbolo, separado por uma traço, segue-se um número de três algarismos, assim constituído:

a) o primeiro algarismo indicará a categoria da rodovia, isto é:

0 (zero) - para as radiais;

1 (um) - para as longitudinais;

2 (dois) - para as transversais;

3 (três) - para as diagonais; e

4 (quatro) - para as ligações.

b) os dois outros algarismos indicarão a posição da rodovia relativamente a Brasília e aos limites extremos do País (N, S, L, O, NO, SO, NE e SE), de acordo com a metodologia e sistemática estabelecidas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

RELAÇÃO DESCRIPTIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

Conforme quadro a seguir.

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km):	SUPERPOSIÇÃO	
				BR	KM
156	RODOVIAS LONGITUDINAIS Cachoeira de Santo Antônio - Macapá - Calçoene - Oiapoque - Fronteira com a Guiana Francesa Unidades da Federação * Item com redação dada pela Lei nº 6.555, de 22-8-1978.	AP	912	-	-

163	São Miguel D'Oeste - Itapiranga - Tenente Portela		98	-	-
174	Cáceres - Mato Grosso - Vilhena - Canumã - Manaus - Caracaraí - Boa Vista - Fronteira c/Venezuela	MT-RO-AM-RR	2.860	080	188
.....				
210	RODOVIAS TRANSVERSAIS				
	Macapá - Caracaí - Içana - Fronteira c/Colômbia	AP-AM	2.323	-	-
222	Fortaleza - Piripiri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açaílândia - Vila Felinto Müller - Marabá - Entroncamento BR-158 * Item com Redação dada pela Lei nº 6.976, de 14/12/1981.	CE-PI-MA-PA	1.507	010	74
.....
	RODOVIAS DIAGONAIS				
307	Taumaturgo - Porto Valter - Cruzeiro do Sul - Benjamim Constant - Içana - Fronteira c/Venezuela	AC-AM	1.500	-	-
.....
401	LIGAÇÕES Boa Vista - Fronteira c/ Guiana	RR	140	-	-
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em questão, elaborado pelo nobre Deputado Anivaldo Vale, pretende incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o trecho rodoviário de 1.100

km de extensão, a ser denominado BR-215, com os seguintes pontos de passagem: **Macapá (AP) – Laranjal do Jarí (AP) – Monte Dourado (PA) – Oriximiná (PA).**

De acordo com o art. 32, XX, “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a este órgão técnico pronunciar-se sobre “assuntos referentes ao sistema nacional de viação e aos sistemas de transportes em geral.”

Nos termos regimentais, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em questão pretende incluir, no Plano Nacional de Viação (PNV), um trecho rodoviário com 1.100 quilômetros de extensão e de grande importância para dois Estados vizinhos, Amapá e Pará. A nova rodovia, a ser designada como BR-215, começa na cidade de Macapá, deslocando-se para oeste pelo sul do Estado do Amapá, usando o mesmo trajeto da AP-010 (planejada). Ao ultrapassar a divisa entre Amapá e Pará, atravessando o rio Jari e atingindo a cidade de Monte Dourado, a nova rodovia federal adota o mesmo projeto da PA-254, com um trecho implantado e outro trecho apenas planejado, até a cidade de Oriximiná, à margem do rio Trombetas.

Esta linha rodoviária praticamente acompanha o maior rio do Planeta, o Amazonas, em uma região ainda pouco explorada, embora muito importante para o incipiente turismo ecológico brasileiro. No Estado do Amapá existe apenas uma rodovia federal pavimentada, deslocando-se para o norte, a BR-156. Para o sul, há um pequeno trecho rodoviário estadual da AP-010, entre a Capital e a cidade de Mazagão, que se inclui na proposta em tela. Na região setentrional do Estado do Pará, a nova BR-215 passará ao norte de Santarém, aonde chega a BR-153, cuja pavimentação está prevista para iniciar em 2005, a exceção do trecho já asfaltado de 90 km, situado abaixo daquela cidade.

A nova rodovia ligará Macapá ao Vale do rio Jari, onde se situam a cidade de Laranjal do Jari (AP) e a cidade de Monte Dourado (PA), que nasceu com o Projeto Jari, o qual transformou a realidade de uma das regiões mais instigantes da Amazônia, a partir de uma enorme indústria de celulose implantada na década de 60, por um norte-americano rico e visionário, chamado Daniel Ludwig. As

duas cidades são responsáveis por pólos de ecoturismo, destacando-se a belíssima cachoeira de Santo Antônio. Além disso, no Estado do Pará, não há uma via terrestre que interligue os principais núcleos habitacionais situados próximos ao rio Amazonas e que apresentam áreas propícias para o desenvolvimento de produção agropecuária, mineral e industrial.

Uma vez incluída no PNV, a plena implementação da rodovia em foco dependerá apenas dos recursos financeiros a serem orçados pelo Governo Federal previstos na próxima Lei das Diretrizes Orçamentárias.

De acordo com as definições estabelecidas no PNV, o primeiro algarismo deve ser o número “2”, por ser uma rodovia transversal Leste-Oeste, e os outros dois seguintes, “15”, definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal e aos limites do País.

Por fim, cabe registrar que a transferência para o domínio federal de um bem estadual parece questionável do ponto de vista constitucional. Contudo, essa matéria deverá ser examinada na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Por esse motivo, reconhecendo o mérito da presente proposta, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.560/03

Sala da Comissão, em 20 de agosto de 2004.

Deputado Humberto Michiles
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 2.560/03, nos termos do parecer do relator, Deputado Humberto Michiles.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Wellington Roberto - Presidente, Giacobo, Pedro Chaves e Neuton Lima - Vice-Presidentes, Aracely de Paula, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Domiciano Cabral, Francisco Appio, Lael Varella, Leônidas Cristino, Marcelo Castro, Marcelo Teixeira, Mário Negromonte, Mauro Lopes, Romeu Queiroz, Aroldo Cedraz, Pedro Fernandes e Zezéu Ribeiro.

Sala da Comissão, em 20 de outubro de 2004.

Deputado WELLINGTON ROBERTO
Presidente

FIM DO DOCUMENTO