



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES PROJETO DE LEI Nº 187, DE 2007

Acrescenta dispositivos ao art. 5º do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, para dispor sobre desapropriação de imóveis para a implantação de projeto rodoviário.

**Autor:** Deputado CARLOS ALBERTO LERÉIA  
**Relator:** Deputado GIOVANNI QUEIROZ

#### I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 187, de 2007, que acrescenta dispositivos ao art. 5º do Decreto-Lei nº 3.365, de 1941, para dispor sobre desapropriação de imóveis para a implantação de projeto rodoviário. De acordo com a iniciativa, as desapropriações realizadas com o fito de implantar rodovia com pistas segregadas devem observar a necessidade de se reservar espaço suficiente no canteiro central para a eventual construção de postos de serviço e abastecimento. Além disso, a proposta determina que no caso de aumento de capacidade rodoviária, com a construção de nova pista, os trechos cuja faixa de domínio deva ser objeto de maior alargamento são aqueles onde já existam postos de abastecimento e serviço, de sorte que essas instalações passem a se localizar no canteiro central da rodovia.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

#### II - VOTO DO RELATOR



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em uma situação idealizada, a melhor forma de pessoas e bens locomoverem-se por seus próprios meios, ou usando veículos, seria a de percorrer uma trajetória reta entre os pontos de origem e destino da viagem.

Observa-se, contudo, que a natureza impõe condições de contorno importantes à locomoção indiscriminada de veículos, tais como rios, cadeias de montanhas, mares, etc. Também o homem contribui para a formação de obstáculos à locomoção, por meio de cidades, áreas agrícolas, zonas industriais, entre outros.

Em face desses condicionantes, cabe ao engenheiro de transportes estudar a melhor localização geral da via, aquela que possibilite a conexão dos pontos de origem e destino no menor trajeto possível.

Entende-se por menor trajeto possível aquele que minimiza os custos de construção da via, os custos de aquisição de terreno e o tempo de deslocamento. Eventualmente, pesadas as circunstâncias e os interesses que movem o projeto, não será possível obter uma combinação equilibrada desses propósitos. Seria o caso, por exemplo, de uma nova rodovia que tivesse o intento de proporcionar viagens rápidas entre dois grandes centros urbanos separados por uma formação serrana. É provável que, nesse caso, o fator “tempo de deslocamento” acabasse por direcionar a escolha para um projeto de implementação dispendiosa, com túneis e várias faixas de rolamento, em detrimento de alternativas mais baratas.

Como se percebe, é necessária uma avaliação criteriosa das vantagens e desvantagens dos traçados das vias, levando-se em conta a finalidade de cada projeto, especificamente. Não por acaso, o planejamento, o projeto e a construção de vias – rodovias, em especial – constituem um vasto campo de trabalho nas engenharia civil e de transportes.

O projeto sugere que os parâmetros para a avaliação de um dos aspectos que influenciam a definição do traçado – as desapropriações – passem a ser fixados em lei, e não mais ditados pela boa técnica e experiência profissional dos envolvidos com o projeto.

Pelo que se viu anteriormente, a idéia teria poucas chances de prosperar, uma vez que na análise de projetos podem surgir fatores



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

intervenientes que escapam à antevisão do legislador. Somente quem estiver lidando diretamente com o projeto viário saberá dizer, tecnicamente, quais as variáveis que devem ser consideradas para quantificação da área a ser desapropriada, tomando em conta, inclusive, o valor hipotético a ser despendido com indenizações.

Determinar em lei que desapropriações sejam feitas com base na premissa de que empreendimentos devam ser implantados no canteiro central da rodovia é circunscrever as inúmeras possibilidades que se colocam diante dos profissionais de planejamento viário na hora da escolha da opção que traga mais retorno ao investimento público. A medida, desde já, parece inadequada.

Todavia, consideremos com mais detalhe, como propõe o projeto, a utilização do canteiro central das rodovias com pista dupla, com o propósito de abrigar postos de abastecimento e estabelecimentos congêneres, de maneira a facilitar o acesso dos condutores a esses locais, estejam eles em qualquer dos sentidos da rodovia.

Muito embora não seja impraticável usar o canteiro central das rodovias para o estabelecimento de postos de combustível, restaurantes, etc., a boa técnica recomenda que se evite esse tipo de solução.

Em primeiro lugar, deve-se ter em mente que o acesso a esses estabelecimentos localizados no canteiro central há, necessariamente, que se dar pelo bordo esquerdo da pista, justamente onde se encontra a faixa de rolamento dedicada aos veículos que transitam em maior velocidade. Desse modo, a aceleração e a desaceleração envolvidos, respectivamente, na saída e no ingresso em estabelecimentos postados no centro da rodovia representam componentes importantes de perturbação do fluxo de tráfego, aumentando o risco de acidentes.

Outro inconveniente da proposta seria o aumento das travessias de pedestres, devido à procura pelos estabelecimentos localizados no canteiro central da rodovia. O fenômeno, como se sabe, é extremamente indesejável e um dos maiores responsáveis pelo grande número de acidentes nas rodovias brasileiras.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Um terceiro motivo para se evitar construções no canteiro central é que esse espaço funciona, também, como uma zona de escape, uma área que diminui o risco de choques frontais entre os veículos que transitam em sentidos opostos.

Por último, vale notar que canteiros centrais dotados de empreendimentos comerciais teriam que possuir largura muito superior à usual, aumentando a área de desapropriação para a construção da rodovia e instituição das faixas de domínio.

Em resumo, parece mais aconselhável que os estabelecimentos comerciais estejam localizados além dos limites das faixas de domínio das rodovias, como atualmente já acontece na maioria dos casos. Para a hipótese de rodovias de pistas segregadas, o ideal é que sejam construídas passagens subterrâneas – solução como as famosas “tesourinhas” de Brasília – destinadas a funcionar como via de retorno para os usuários. De mais a mais, é provável que existam, em ambos os lados da rodovia, número de estabelecimentos suficiente para atender os usuários.

**Sendo essas as considerações que se tinha a fazer,  
votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 187, de 2007.**

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2007.

Deputado GIOVANNI QUEIROZ  
Relator