



**REQUERIMENTO Nº , DE 2018**

**(Do Senhor CAPITÃO AUGUSTO)**

**Requer o registro da FRENTE  
PARLAMENTAR EM DEFESA DA  
DUPLICAÇÃO DA BR 153.**

Senhor Presidente,

Requeiro a Vossa Excelência, nos termos do Ato da Mesa nº 69, de 10 de novembro de 2015, da Câmara dos Deputados, o registro da FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DA DUPLICAÇÃO DA BR 153 na Câmara dos Deputados.

O presente requerimento segue acompanhado dos documentos exigidos pelo referido Ato da Mesa, quais sejam, o apoio de pelo menos um terço de membros do Poder Legislativo Federal, Ata de Fundação e Constituição e Estatuto da Frente Parlamentar.

### **JUSTIFICATIVA**

A BR-153 nasceu para levar desenvolvimento aos pontos ermos do País, seguindo o que Juscelino Kubitschek começou com a construção de Brasília, cidade cujo objetivo principal era fomentar o desenvolvimento, reduzindo as desigualdades regionais, já que o Brasil só tinha força econômica no litoral. Assim, a mudança da capital do Rio de Janeiro para o Planalto Central era necessária. Tanto é que foi devido à

presença de Brasília que as regiões Centro-Oeste e Norte puderam se desenvolver.

Como uma cidade no meio do Brasil conseguiu fomentar crescimento na região Norte? Em grande parte, devido à rodovia que foi construída para cruzar o País. Era um sonho de Juscelino Kubitschek integrar o Brasil de Norte a Sul e assim foi feito. A hoje chamada BR-153, também conhecida como Transbrasiliana, inicialmente levou o nome de Bernardo Sayão, principal engenheiro de seu trecho norte, a Belém-Brasília, que começou a ser construído em 1958 e em 1960 já estava em operação total, mesmo que não pavimentado, o que só aconteceu na década de 1970.

A rodovia permitiu aos produtores rurais acesso de escoamento, o que garantiu aumento de renda e atração de pessoas. Tanto que, às margens da via, surgiram pelo menos 60 municípios, oriundos de acampamentos da Rodobras, empresa responsável pela construção — grande parte deles no Tocantins, Estado que é mais novo que a própria rodovia. Por isso, é possível dizer até que a BR-153 foi o toque final da “Marcha para o Oeste” iniciada por Getúlio Vargas na década de 1930.

Atualmente, a BR-153 é a principal rota de escoamento da produção industrial da Zona Franca de Manaus para o Sul e Sudeste do País e por ela também passa boa parte da produção de grãos e do setor agropecuário produzidos na região. Isso mostra a importância que a BR-153 tem para o Brasil.

Contudo, a rodovia que foi feita para suportar um fluxo de aproximadamente mil veículos por dia na década de 1960, atualmente precisa aguentar um tráfego diário superior a 40 mil automóveis, chegando muitas vezes a uma realidade de circulação de 60 mil veículos por dia. Desse total, 18 mil são caminhões com mais de quatro eixos, todos carregados com grãos ou produtos acabados que circulam pelo eixo rodoviário central do Brasil. E se o número de carros e caminhões aumentou mais de 40 vezes, a estrutura da pista não mudou tanto, o que a transforma num perigo constante para quem precisar trafegar por ela.

A relação da BR-153 com os brasileiros é antagônica: ao mesmo em que é seminal para o País, funcionando como a coluna

vertebral — aquela que literalmente sustenta — os negócios de praticamente todos os Estados, é também um instrumento letal. Em todos esses anos, dezenas de milhares de acidentes ocorreram e é provável que em cada Estado do País haja uma família que tenha perdido um ente querido nela.

São três as razões principais para isso:

- 1) As más condições da pista: em muitos lugares, ainda existem buracos, o que faz os motoristas andarem em ziguezague, aumentando muito a possibilidade de acidentes. Além disso, não há mais acostamento em vários trechos;
- 2) Grande parte da rodovia ainda não é duplicada: com um fluxo tão grande de veículos, é inevitável que haja acidentes em uma pista não duplicada;
- 3) A imprudência dos motoristas.

O governo federal tem consciência da situação, mas sempre alegou não ter condições financeiras para realizar as intervenções necessárias e, por isso, começou, em 2014, a fazer concessões de trechos da BR-153 para empresas privadas.

Nesse cenário, é necessário um intenso trabalho para que se efetivem as melhorias nessa rodovia que ficou conhecida em todo país como “Rodovia do medo” ou também como “Rodovia da morte”.

Para se ter uma ideia da urgência da situação, apenas no trecho entre os Estados de Goiás e Tocantins, em 2014, 211 pessoas morreram e outras 2.446 ficaram feridas em acidentes na BR-153, entre Goiás e Tocantins. Em 2015, foram registradas mais 170 vítimas fatais e 2.066 feridos no mesmo trajeto. No ano passado, 184 mortos e 1.923 feridos. Em média, a cada dois dias uma pessoa morre e dez ficam feridas em acidentes que se espalham pela estrada.

Essa situação precisa de pronta resposta deste parlamento, motivo pelo qual a criação desta Frente, para concentrar esforços nesse desiderato, é improtelável. A BR-153 precisa ser, pelo menos, duplicada. Se não for, continuará sendo a “Rodovia da Morte”

para milhares de brasileiros e esta Casa não pode cruzar os braços para essa realidade.<sup>1</sup>

Assim, cumpridas todas as exigências pertinentes, requiro as providências necessárias para o registro da FRENTE PARLAMENTAR EM DEFESA DA DUPLICAÇÃO DA BR 153.

Sala das Sessões, em      de      de 2018.

**CAPITÃO AUGUSTO**  
**PR/SP**

---

<sup>1</sup> Fontes: <https://www.jornalopcao.com.br/reportagens/decisao-do-tcu-pode-acabar-com-fama-de-rodovia-da-morte-da-br-153-88165/> e <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,rodovia-do-medo-br-153-esta-abandonada,70002003327>

