

CAPÍTULO I

LINHAS QUE CONSTITUEM O PLANO RODOVIÁRIO NACIONAL

1) As linhas constitutivas do "Plano Rodoviário Nacional" foram indicadas pela Comissão, atendendo aos seguintes critérios:

a) evitar, quanto possível, a superposição das rodovias aos troncos ferroviários principais, existentes ou de construção já prevista para o estabelecimento da interligação ferroviária contínua do Norte ao Sul do país;

b) aproveitar os trechos de rodovias existentes, ou em projeto, dos planos rodoviários estaduais;

c) considerar apenas trechos rodoviários de caráter nacional, segundo o conceito definido neste Plano;

d) estabelecer, no interior do país, as convenientes ligações da rede rodoviária nacional com a infraestrutura das rotas aéreas, comerciais e postais, nos pontos adequados.

2) São consideradas rodovias nacionais para os efeitos do presente "Plano Rodoviário":

a) as que atravessarem total, ou parcialmente, os territórios de duas ou mais unidades de Federação;

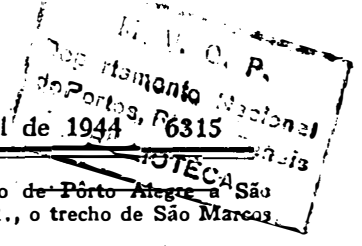
b) as que se dirijam para as fronteiras do país, ou se desenvolvam dentro da faixa de 150 km ao longo destas;

c) as que dêem acesso a portos marítimos, fluviais ou lacustres, de concessão federal;

d) as que apresentem interesse geral: administrativo, militar, turístico, etc.;

e) as que se destinarem a ligações pan-americanas;

f) além dessas linhas-tronco dos itens anteriores, as indispensáveis linhas transversais ou ligações entre êsses troncos.



Continuação da 1.ª página

3) Sob esses critérios, o Plano Rodoviário Nacional compreenderá os seguintes grupos de rodovias:

- I — Rodovias longitudinais, aproximadamente no sentido norte-sul.
- II — Rodovias transversais, sensivelmente no sentido leste-oeste.
- III — Ligações, entre pontos importantes de duas ou mais rodovias.

4) — As linhas rodoviárias constitutivas desses três grupos incluídas neste Plano, são as seguintes:

- 1.º No sentido Norte-Sul:
 - I — Rodovia Getúlio Vargas.
 - II — Rodovia Pan-Nordestina.
 - III — Rodovia Transnordestina.
 - IV — Rodovia Transbrasiliana.
 - V — Rodovia Amazônica.
 - VI — Rodovia Acreana.

2.º No sentido leste-oeste (de norte para sul):

A Comissão considera como primeira linha espontânea, das comunicações internas brasileiras, no sentido leste-oeste, e vindo de norte para o sul, a aquavias central da Amazonia, eixo dos transportes dessa região — o Rio Amazonas.

Embora não possa considerá-lo incluído no Plano, que é essencialmente rodoviário e não misto (terrestre-fluvial), registra que a essa grande aquavias-tronco se vêm articular três importantes linhas-tronco do Plano: as longitudinais I, IV e V — (Getúlio Vargas, Transbrasiliana e Amazônica).

Semelhantemente, no Plano Geral de Viação Nacional, aprovado pelo Decreto n.º 24.497, de 20 de junho de 1934, foi considerado (no item II do n.º 47 do respectivo relatório):

“Principal tronco de nossa viação — o oceano, com a navegação de longo curso, tocando em um número reduzido de portos: com a de grande cabotagem servindo a esses portos e alguns mais, e por fim, com a pequena cabotagem, que atenda às necessidades dos pequenos portos, realizando os transportes entre eles e os maiores”.

Passando à parte propriamente rodoviária teremos como linhas-tronco transversais:

- VII — Rodovia transversal do Maranhão.
- VIII — Rodovia transversal do Piauí.
- IX — Rodovia transversal do Rio Grande do Norte.
- X — Rodovia transversal da Paraíba.
- XI — Rodovia transversal de Pernambuco.
- XII — Rodovia transversal de Alagoas.
- XIII — Rodovia transversal de Sergipe.
- XIV — Rodovia transversal da Bahia.
- XV — Rodovia transversal Centro-Oeste.
- XVI — Rodovia transversal do Estado do Rio de Janeiro.
- XVII — Rodovia transversal do Estado de São Paulo.
- XVIII — Rodovia transversal do Paraná.
- XIX — Rodovia transversal de Santa Catarina.
- XX — Rodovia transversal do Rio Grande do Sul.
- XXI — Rodovia transversal do Sul de Mato Grosso.

3.º Quanto a ligações, neste Plano Rodoviário Nacional, em cuja escrituração básica predominam as grandes linhas gerais que interessam todo o país, serão consideradas apenas as seguintes:

- XXII — Recife-Salvador
- XXIII — Rio de Janeiro-Belo Horizonte
- XXIV — Belo Horizonte-São Paulo
- XXV — Rezende-Araraquara
- XXVI — Vacaria-Passo Fundo
- XXVII — Dourados-Ponta Porã

5) As linhas rodoviárias acima indicadas pelas denominações com que figuram no Plano, estão sumariamente descritas no capítulo seguinte.

A Comissão esclarece que os pontos de passagem principais indicados para todas as rodovias deste Plano não visam fixar, desde já, os traçados, no sentido técnico, dessas estradas, mas apenas constituir indicações gerais de largas faixas diretrizes das linhas-tronco e das ligações rodoviárias; e que, só após os oportunos estudos de campo, poderão ser escolhidos em definitivo os verdadeiros traçados das linhas do presentes Plano.

CAPÍTULO II

DESCRIÇÃO SUMÁRIA DAS RODOVIAS DO PLANO NACIONAL

1) Rodovia Getúlio Vargas

Esse grande tronco rodoviário acompanhando sensivelmente, em maior parte do seu percurso, a região litorânea do país (exceto no Nordeste, em que segue pela corda Salvador-Teresina), estabelecerá a ligação de Belém do Pará a Jaguarão, no extremo sul, — com os seguintes pontos principais de passagem:

Belém — Colônia Militar-Maracassumé — Peritó-Caxias — Teresina — Valença — Picos — Leopoldina-Salgueiro — Feira de Santana — Jequié — Conquista — Fortaleza — Teófilo Otoni — Governador Valadares — Caratinga — Muriaé — Leopoldina — Porto Novo — Entre-Rios — Areal — Petrópolis — Rio de Janeiro — Barra Mansa — Rezende — Cruzeiro — S. Paulo — Capela da Ribeira — Curitiba — Lages — Passo do Socorro — Vacaria — Caxias — São Leopoldo — Porto Alegre — Pelotas — Jaguarão. Se considerarmos essa longitudinal, do extremo sul para o norte, podemos, para fim meramente elucidativo, supô-la subdividida nos seguintes trechos:

1.º trecho — De Jaguarão, na fronteira da República do Uruguai, a Porto Alegre. Extensão: 471 km.

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio Grande do Sul está construindo esse trecho, passando em Pelotas, São Lourenço e Camaquã, Tapas e Guaíba. Através a Ponte Internacional, já existente em Jaguarão, esse trecho estabelecerá a ligação à Capital do Uruguai.

2.º trecho — De Porto Alegre a Vacaria, passando por Caxias e São Marcos. Extensão aproximada 238 km.

Está construído pelo D. N. E. R., o trecho de Porto Alegre a São Marcos. E em construção, pelo mesmo D. N. E. R., o trecho de São Marcos a Vacaria.

3.º trecho — De Vacaria a Lages, no Estado de Santa Catarina, passando pelo Passo do Socorro. Extensão 125 km.

Trecho em tráfego, construído por Batalhões Rodoviários do Exército.

4.º trecho — De Lages a Curitiba, passando por Índios, Entroncamento, Taió e Rio Preto, ou outros pontos mais convenientes, no Estado de Santa Catarina. Extensão aproximada 320 km.

Trecho ainda não estudado, no terreno. A diretriz indicada fundamenta-se na idéia de manter o traçado pelo planalto, e ao mesmo tempo, a certa distância da via férrea paralela.

5.º trecho — De Curitiba a Ribeira. Extensão 134 km.

Trecho em tráfego. Construído pelo Exército.

6.º trecho — De Ribeira a São Paulo, passando em Apiai, Capão Bonito, São Miguel, Pilar, Piedade, Una e Cotia. Extensão 389 km.

Trecho em tráfego. Construído pelo Estado de São Paulo.

7.º trecho — De São Paulo ao Rio de Janeiro. Extensão 510 km.

Em tráfego pela atual Rio-São Paulo, que foi construída, até Pousa Sêco, pelo Estado de São Paulo e de Pousa Sêco ao Rio, pelo D. N. E. R. Mas o trajeto indicado no Plano é o que está em construção, pelo D.N.E.R.: uma nova estrada, passando em Pirai, Barra Mansa, Rezende, Engenheiro Passos, Queluz, Cachoeira, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, São José dos Campos, Arujá e Guarulhos.

8.º trecho — Do Rio de Janeiro a Governador Valadares, passando em Petrópolis, Leopoldina, Muriaé e Caratinga, Extensão 625 km.

Em tráfego até Caratinga, e em construção, pelo D. N. E. R. até Governador Valadares.

9.º trecho — De Governador Valadares a Teófilo Otoni, passando em Tambacuri. Extensão aproximada 171 km.

O D. N. E. R. está procedendo, nesse trecho, à reconstrução de estradas pré-existentes.

10.º trecho — De Teófilo Otoni (Minas) à Conquista (Bahia). Extensão aproximada 467 km. Trecho em estudos pelo D. N. E. R.

11.º trecho — De Conquista a Feira de Santana, passando Jequié e Santo Estevam. Extensão aproximada 487 km.

Trecho em construção pelo D. N. E. R., estando concluídos cerca de 50 km.

12.º trecho — De Feira de Santana a Salgueiro, passando Serrinha, Tucano, Canudos, Cumbe, Formosa, Macururê e Belém (em Pernambuco à margem do Rio São Francisco). Extensão 505 km. Construído pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas o trecho de Feira de Santana-Formosa.

Em construção, pela mesma I. F. O. C. S., a parte restante.

13.º trecho — De Salgueiro a Teresina. Extensão aproximada de 694 km. A ser estudado e construído pelo Governo Federal.

14.º trecho — De Teresina a Peritó. Extensão aproximada de 295 km. A ser estudado e construído pelo Governo Federal.

15.º trecho — De Peritó a Belém: Extensão aproximada de 720 km. A ser estudado e construído pelo Governo Federal.

Nota — De Bacabal a Maracassumé, observa a Comissão que o traçado definitivo deverá evitar a região de lagoas do Maranhão, sujeita a extensas inundações. Julga que será preferível a diretriz Peritóró-Outeiro-Lagem Grande-Viana-São Bento-Pinheiro — Santa Helena-Maracassumé-Colônia Militar.

II — Rodovia Pan-Nordestina

Esse trecho rodoviário estabelecerá a ligação de todas as capitais dos Estados do Nordeste, — com os seguintes pontos principais de passagem:

São Luís — Peritóró — Caxias — Teresina — Campo Maior — Periperi — Tianguá — Sobral — Fortaleza — Russas — Mossoró — Angicos — Natal — Caiado de Cima — Campestre — Tacima — Belém — Pirpirituba — Guarabira — Alagoinha — Araçá — Sapé — Itapua — Santa Rita — João Pessoa — Recife — São Gonçalo — Pojuca — Burinhaém — Rio Formoso — Barreiros — Puiracú — Maceió — Penedo — Aracajú — Riachuelo — Itabaiana — Geremoabo — Cipó — Alagoinha — Salvador.

Este tronco rodoviário segue parte próximo ao litoral e parte pelo interior, mais ou menos a meia distância entre a Transnordestina e o litoral.

A desvantagem da construção pelo litoral, mais custosa, exigindo algumas obras d'arte é compensada pela economia de tempo de percurso e por servir a uma região de valor econômico ponderável. Isso não invalida a importância da Transnordestina que serve às regiões mais interiores.

Podemos considerar a Pan-Nordestina subdividida nos seguintes trechos:

1.º trecho — De São Luís a Teresina. Extensão: 497 km.

São Luís — Peritóró 220 km

Em construção pelo Estado de Maranhão.

Peritóró — Teresina 295 km

A ser construído pelo Governo Federal.

2.º trecho — De Teresina a Fortaleza Extensão: 559 km.

Construída pela I. F. O. C. S., passando pelas cidades de Teresina — Campo Maior — Periperi — Tianguá — Sobral e Fortaleza.

3.º trecho — De Fortaleza a Natal Extensão: 604 km.

Construída pela I. F. O. C. S., passando pelas cidades de Fortaleza — Russas — Mossoró — Angicos e Natal.

4.º trecho — De Natal a João Pessoa Extensão: 327 km.

A ligação atual passando por Barra e Campina Grande tem um percurso de 579 km. Considerando isso e mais a existência da rede ferroviária federal, a Comissão preconiza, como de interesse geral, a rodovia, que está sendo construída pela I. F. O. C. S., passando por Natal — Caiado de Cima — Campestre — Tacima — Belém — Pirpirituba — Guarabira — Alagoinha — Araçá — Sapé — Itapua — Santa Rita — João Pessoa.

5.º trecho — De Recife a João Pessoa

Extensão: 128 km.

Mais próxima ao litoral do que a que passa por Goiânia e Itabaiana.

6.º trecho — De Recife a Maceió

Extensão: 249 km.

Passando pelas localidades seguintes: Recife — São Gonçalo — Ipojuca — Burinhaém — Rio Formoso — Barreiros — Puiracú — Maceió.

Esse traçado, além de mais curto do que o da I. F. O. C. S., via Caruarú e Palmeira dos Índios, evita o paralelismo às vias férreas existentes na região.

7.º trecho — De Maceió a Aracajú

Extensão: 288 km.

Em construção pelo Estado de Alagoas, até Penedo, a 180 km de Maceió, ponto importante por ser o extremo da navegação do Baixo São Francisco.

8.º trecho — De Aracajú a Salvador

Extensão: 561 km.

A Comissão tendo em vista aproveitar-se a rodovia baiana para a Cachoeira de Paulo Afonso, indica a diretriz seguinte:

Salvador — Alagoinhas — Cipó — Geremoabo — Itabaiana — Riachuelo — Aracajú.

Deixou de parte a ligação via Itabaianinha, por acompanhar a linha férrea da V.F.F. do Leste Brasileiro.

Reconhece a Comissão, a possibilidade de outras soluções, por exemplo, partindo de Feira de Santana, etc., — mas, neste caso, como em todos os demais do presente Plano, insiste a Comissão em ecentuar que se trata apenas de meras indicações gerais de largas faixas diretrizes das ligações rodoviárias, e que só após os oportunos estudos de campo, poderão ser escolhidos, em definitivo, os verdadeiros traçados das linhas rodoviárias do Plano Nacional.

III — Rodovia Transnordestina

Extensão, segundo a I. F. O. C. S.: 1.275 km.

Essa rodovia, cuja construção, já muito adiantada, tem estado a cargo da Inspeção Federal de Obras Contra as Secas, estabelecerá a ligação direta, entre as capitais dos Estados do Ceará e da Bahia, pela corda, interior, do arco do litoral nordestino.

Constitui um grande tronco central do Nordeste a que vêm articular-se linhas ramais partindo das outras capitais: Natal, João Pessoa, Maceió e Aracajú.

Seus principais pontos de passagem são:

Fortaleza — Russas — Icó — Macapá — Salgueiro — Belém — Canudos — Cumbe — Serrinha — Feira — Salvador.

A transnordestina tem os seguintes trechos comuns:

1 — De Salgueiro a Feira, com a Rodovia Getúlio Vargas 505 km
2 — De Fortaleza a Russas — Com a Pan-Nordestina 162 km**IV — Rodovia Transbrasiliana**

Essa rodovia que estabelecerá, pela faixa meridiana central do país, a ligação de Belém do Pará a Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, tem como característica a aproximação dos pontos extremos muito afastados em suas comunicações, devido à configuração convexa da costa marítima.

Serão seus pontos principais de passagem:

Belém — Guamã — Imperatriz — Pôrto Franco — Carolina — Pedro Afonso — Tocantina — Pôrto Nacional — Peixe — São José do Tocantins — Anápolis — Goiânia — (Ponte Afonso Pena, sobre o Rio Paranaíba) — Triângulo Mineiro (Ponte General Mendonça Lima, próxima à Cachoeira dos Maribondos, no Rio Grande) — Rio Preto — Lins — Marília — Ourinhos — A. Bernardes — Pôrto União — Marcelino Ramos — Passo Fundo — Santa Maria — São Gabriel — Santana do Livramento.

Podemos considerá-la sub-dividida nos seguintes trechos:

1.º trecho — Belém (Pará) a Peixe (Goiás)

Extensão aproximada: 1.622 km.

Nesse primeiro trecho a diretriz indicada pela Comissão é a mesma do prolongamento ferroviário da E.F.C.B. de Pirapora a Belém, ou seja a passagem pelos seguintes pontos principais:

Belém — Imperatriz — Pôrto Franco — Carolina — Pedro Afonso — Tocantina — Pôrto Nacional — Peixe.

2.º trecho — De Peixe a Goiânia

Extensão aproximada: 658 km.

Afastada a hipótese do Plano Geral de Viação Nacional, de passar por Formosa, a Comissão preferiu a diretriz Peixe — São José do Tocantins — Anápolis — Goiânia — que, acompanhando mais ou menos o paralelo 48.º, torna mais curta a rodovia, atinge Goiânia e serve São José do Tocantins, importante por suas jazidas de níquel, já ligado a Anápolis, rodoviariamente.

3.º trecho — De Goiânia a Rio Preto (São Paulo)

Extensão aproximada: 553 km.

Atravessará o Triângulo Mineiro, penetrando neste pela ponte Afonso Pena, sobre o Rio Paranaíba e deixando-o pela ponte General Mendonça Lima sobre o Rio Grande, próximo a Cachoeira dos Maribondos.

4.º trecho — De Rio Preto a Ourinhos

Extensão aproximada: 357 km.

Passará por Lins e Marília ou outros pontos mais convenientes.

5.º trecho — De Ourinhos a Artur Bernardes

Extensão aproximada: 156 km.

Há a salientar-se que Artur Bernardes pode ser considerado o centro da região carbonífera do Estado do Paraná. A importância de tal localidade justifica assim que se lhe atribua contacto a uma grande rodovia do Plano Nacional.

6.º trecho — De Artur Bernardes a Pôrto União.

Extensão aproximada: 291 km.

De Pôrto União parte a grande transversal do Plano Rodoviário Estadual Catarinense.

7.º trecho — De Pôrto União a Marcelino Ramos

Extensão aproximada: 362 km.

Seguirá uma das linhas do Plano Rodoviário do Estado de Santa Catarina.

8.º trecho — De Marcelino Ramos a Livramento.

Extensão aproximada: 916 km.

Aproveitará linhas do Plano Rodoviário do Estado do Rio Grande do Sul, passando em Marcelino Ramos-Passo Fundo-Cruz Alta-Santa Maria-São Gabriel-Rosário-Alegrete-Livramento.

V — Rodovia Amazônica

Essa rodovia, partindo de Santarém, pôrto que pode ser considerado o centro de gravidade da Amazônia, por sensivelmente equidistante de Belém e de Manaus, estabelecerá a comunicação rodoviária da Amazônia a Cuiabá, e conseqüentemente, ao Centro e Sul do Brasil. Extensão aproximada: 2.946 km. Seus principais pontos de passagem serão: Santarém — Um ponto a determinar-se, na linha divisória dos Estados de Pará e Mato Grosso (Por onde passaria o traçado da imaginada E. F. de Cuiabá-Santarém, segundo o antigo projeto do engenheiro José Agostinho dos Reis). Daí seguindo a direção do divisor de águas (Serra Formosa e outras) passaria em Pôrto Artur-Pôrto Simões Lopes-Fazenda São Manuel-Fazenda Ponte Alta-Cuiabá-Campo Grande-Pôrto Alto-Entre Rios-Dourados-Pôrto Felicidade-Pôrto da Ponte-Pôrto D. Carlos, (à margem do rio Paraná, fronteiro ao Estado desse nome), permitindo assim ligação à rede rodoviária do Sul.

NOTA — De Dourados parte um ramal para Ponta Porã, que constitui a ligação n.º XXVII, deste Plano.

VI — Rodovia Acreana

Extensão aproximada 2.814 km. Essa rodovia estabelecerá a ligação terrestre do Acre ao centro e sul do País, via Cuiabá.

O Plano Geral de Viação Nacional preconiza a ligação de Rio Branco a Cuiabá, via Abunã, sensivelmente a meio da E. F. Madeira-Mamoré. A Comissão que estudou o presente Plano Rodoviário Nacional modificou essa diretriz, a fim de aproveitar a rodovia, em construção, de Pôrto Velho a Presidente Pena, que é o trecho inicial da linha indicada pela antiga Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas.

Assim, a diretriz ora sugerida é a seguinte:
Cruzeiro do Sul-Tabocal-Seabra-Feijó-Sardinha-Sena Madureira-Rio Branco-Pôrto Velho-Jameri-Caritanas-Ariquemes-Paru-Presidente Pena-Pimentel Bueno-Melgaço-Vilhena-Juruena-Utiariti-Ponte de Pedra-Cuiabá.**VII — Rodovia Transversal do Maranhão**

Extensão aproximada 1.344 km. Principais pontos de passagem:

São Luís-Itapecuru-Peritoró-Caxias-Mirador-Loreto-Carolina.
Tem o trecho de Peritoró a Caxias em comum com as rodovias Getúlio Vargas e Pan-Nordestina.**VIII — Rodovia transversal do Piauí**Extensão aproximada 763 km. Principais pontos de passagem:
Terezina-Picos-Oeiras-Floriano-Loreto. Tem o trecho de Terezina a Picos em comum com a rodovia Getúlio Vargas.**Observação quanto ao Estado do Ceará**

A Comissão julgou precípuo, para o Ceará, uma transversal, atendendo a que tal função é exercida, no território desse Estado, pela longitudinal Transnordestina. Ainda mais, é de parecer que o trecho de Girau e Crateus, considerado pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas como parte integrante da rodovia central do Ceará, não deve ser construído como rodovia, mas como ligação ferroviária.

IX — Rodovia transversal do Rio Grande do Norte

Extensão aproximada 316 km. Principais pontos de passagem:

Natal-Macaíba-Santa Cruz-Equador-Junco-Barra.

X — Rodovia transversal da Paraíba

(De Cabedelo a Icó, passando por Campina Grande). Extensão 610 km. Principais pontos de passagem:

Cabedelo-João Pessoa-Campina Grande-Patos-Pombal-Icó.
Construída pela I.F.O.C.S. Em construção o trecho de João Pessoa a Campina Grande.**XI — Rodovia transversal de Pernambuco**

Extensão aproximada 720 km. Principais pontos de passagem:

Recife-Rio Branco-Salgueiro-Leopoldina-Petrolina. Essa rodovia estabelecerá a comunicação do vale do São Francisco (curso médio e superior) com o pôrto de Recife, principal centro de irradiação do Nordeste, para o interior deste e para o exterior. O trecho de Petronila a Salgueiro está ainda, parte em estudos, parte em construção, a cargo da I.F.O.C.S.

Observação

A ligação de Salgueiros a Picos (através esse trecho da rodovia Getúlio Vargas) estabelece, com os segmentos Picos-Loreto (da transversal do Piauí), Loreto-Carolina (da transversal do Maranhão), e mais o trecho Carolina-Santa Maria do Araguaia, uma outra grande transversal de Recife ao Araguaia, atravessando os Estados de Pernambuco, Piauí, Maranhão e Goiás.

Esta transversal poderia ser considerada sub-dividida nos seguintes trechos:

1.º trecho — De Recife a Salgueiro.
Extensão 552 km. Construído pela I.F.O.C.S.
2.º trecho — De Salgueiro a Picos.
Extensão aproximada 340 km. Parte em construção e parte em estudos pela I.F.O.C.S.3.º trecho — De Picos a Carolina.
Extensão aproximada 710 km. Trecho ainda por estudar.4.º trecho — De Carolina a Santa Maria do Araguaia.
Extensão aproximada 260 km. Trecho ainda por estudar.Extensão total 1.862 km.
Essa grande transversal estabelecerá a ligação do Nordeste com o vale amazônico, através o Rio Tocantins. A igual passo, acompanhando este curso

d'água se possibilitam comunicações com o Brasil Central (centro e sul do Estado de Goiás).

XII — Rodovia transversal de Alagoas

Extensão aproximada 333 km. Principais pontos de passagem: Maceió-Palmeira dos Índios-Paulo Afonso. Além de estabelecer ligação de Salvador, via Geremoabo, tem finalidade turística, atingindo a região da Cachoeira de Paulo Afonso.

XIII — Rodovia transversal de Sergipe

Extensão aproximada 552 km. Principais pontos de passagem: Aracaju-São Paulo-Cipó de Leite-Geremoabo-Canudos-Barro Vermelho-Joazeiro. Construído o trecho de Aracaju a São Paulo e outro alcançando Cipó de Leite. Serviços a cargo da I.F.O.C.S. Essa rodovia estabelece a comunicação rodoviária do vale do São Francisco com os portos de Aracaju-Salvador.

XIV — Rodovia transversal da Bahia

Extensão aproximada 1.361 km. Principais pontos de passagem: Salvador-Feira de Santana-Itaberaba-Lencóis-Barreira-Taguatinga-Pôrto Nacional. De Salvador a Barra (do Rio Grande, sobre o São Francisco), passando por Feira de Santana, Ipirá, Mundo Novo e Morro do Chapéu, com extensão aproximada de 550 km. a situação é a seguinte:

Construída de Salvador a Feira, na extensão de 145 km. pelo Estado da Bahia. De Feira a Ipirá, construída pela I.F.O.C.S. De Ipirá a Barra, ainda em estudos. De Barra a Pôrto Nacional, também por estudar.

Aproveitará o trecho concluído de Salvador a Itaberaba e servirá ao campo de aviação de Barreira, de interesse internacional nas comunicações aéreas entre as Américas do Norte e do Sul, via Belém e Rio. Além disso, dilatará a itêrlândia do Pôrto de Salvador ao centro mediterrâneo do País, — o Estado de Goiás.

XV — Rodovia Centro Oeste

Extensão aproximada: 3.052 km.
Pontos principais de passagem: Vitória-São Domingos do Prata-Caratinga (ou outros pontos mais convenientes) Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-Prata (Canal de São Simão) Rio Verde-Santa Rita do Araguaia-Rondonópolis-Cuiabá-Poconé-Cáceres-Mato Grosso.

No trecho de Vitória a Belo Horizonte, essa ligação se justifica pela importância que veio dar a essa região a exploração industrial do vale do Rio Doce e, ainda, pelo fato de não ter sido considerada linha do Plano Nacional a ligação de Vitória ao Rio, pelo litoral, via Niterói (que os dois Estados interessados poderão estabelecer).

A Comissão não considera de interesse geral, no momento, a ligação direta de Cuiabá a Goiânia, parecendo-lhe que melhor se justifica o traçado ora indicado em que essas duas capitais são atraídas, rodoviariamente, ao Triângulo Mineiro, onde indistintamente convergem as atrações de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro.

Essa rodovia pode ser considerada a rodovia central do Brasil, no rumo geral de leste a oeste.

XVI — Rodovia transversal do Estado do Rio de Janeiro

Ligação de Resende a Entre-Rios (pelo vale do Paraíba).
Extensão aproximada 219 km. Principais pontos de passagem: Entre-Rios-Vassouras-Barra do Pirai-Volta Redonda-Barra Mansa-Resende. Trecho estudado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro.

Constituirá uma variante da longitudinal Getúlio Vargas, permitindo a travessia da Rio-São Paulo para a Rio-Bahia, independentemente da escala pela cidade do Rio de Janeiro. Será, nesse caso, um caminho de hipotenusa, que evitará a passagem pelos catetos.

XVII — Rodovia transversal do Estado de São Paulo

Partindo do pôrto de Santos, no Estado de São Paulo, passando na capital desse Estado e indo a Corumbá, no Estado de Mato Grosso. Extensão aproximada 1.780 km. Em tráfego o trecho Santos-São Paulo, com a extensão de 62 km. construído pelo Estado de São Paulo, e a ser, em breve, substituído pela "Via Anchieta", em construção, pelo Estado e que fica considerada como fazendo parte integrante do Plano Rodoviário Nacional.

O trecho de São Paulo a Corumbá aproveitará, parcialmente, algumas rodovias estaduais existentes, tendo ainda parte por estudar.

Aproveitando essa transversal, é indicada, como trecho brasileiro da Rodovia Pan-americana, a diretriz, que tem os seguintes pontos principais de passagem:

Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas-Rio Claro-Araraquara-Rio Preto-Presidente Vargas-Campo Grande-Corumbá.

A indicação dessa diretriz fundamentou-se nas seguintes considerações:

- ponto obrigado de passagem da Rodovia Pan-americana a ponte mista (rodo-ferroviária), da E. F. Noroeste do Brasil, quase concluída, sobre o Rio Paraguai, que estabelecerá a ligação terrestre entre Pôrto Esperança e Corumbá;
- evitar, quanto possível, o paralelismo com a E. F. Noroeste do Brasil;
- afastar-se da região do pantanal matogrossense;
- atravessar os grandes caudais Paraguai, Paraná e Rio Grande nos pontos mais convenientes;

e) os divisores de águas paulistas, formadoras, da margem esquerda, do Paraná, estando ocupados por vias férreas, a saber:

- 1) a Sorocabana, entre os rios São Anastácio e do Peixe;
- 2) o prolongamento da Paulista, entre o Peixe e o Aguapeí;
- 3) a Noroeste, entre o Aguapeí e o Tieté; e finalmente,
- 4) a Araraquara, entre o São José dos Dourados e o Rio Preto, foi preferido, pelas demais razões dos itens anteriores a d, orientar a diretriz a Presidente Vargas (antigo Pôrto Taboado) para onde se dirige a E. F. Araraquara.

A E. F. Araraquara poderá contar com o transporte suplementar de Mato Grosso, baldeado em Presidente Vargas.

O potencial elevado dessa região suportará, sem dúvida, essa inevitável superposição de transportes, ferro e rodoviário.

XVIII — Rodovia transversal do Paraná

Extensão aproximada 878 km. Principais pontos de passagem: Paranaguá-Curitiba-Palmeira-Itatí-Guarapuáva-Cascavel-Iguassú.

De Paranaguá a Curitiba, aproveitará a Estrada da Graciosa e, prolongando-se à fronteira paraguaio-argentina, tem a par dessa finalidade a turística, por servir à região de Iguassú. Apresenta ainda interesse internacional, pois será o caminho rodoviário do Atlântico e Asunción, capital da República do Paraguai.

XIX — Rodovia transversal de Santa Catarina

Extensão aproximada 699 km. Pontos principais de passagem: Curitiba-Joinville-Blumenau-Florianópolis-Santo Amaro-Teresópolis-Gravata-Tubarão-Cresciuma-Araraquá-Praia Grande-Torre.

Essa rodovia, além de interligar as capitais do sul, servirá à região carbonífera catarinense.

XX — Rodovia transversal do Rio Grande do Sul

Extensão aproximada 884 km. Trecho ainda por estudar. Pontos principais de passagem:

Torres-Pôrto Alegre-Guaíba-Encruzilhada-Caçapava-São Gabriel-Rosário-Alegrete-Uruguaiana.

Através da futura ponte entre Uruguaiana e Passo de los Libres, estabelecerá ligação entre os sistemas rodoviários brasileiros e argentino.

XXI — Rodovia transversal do Sul de Mato Grosso

Extensão aproximada: 780 km.

Pontos principais de passagem:

Ponte 15 de Novembro, à margem direita do rio Paraná-Fazenda Pôrto Alegre (pelo divisor, para fugir da margem do rio Pardo)-Entre Rios-Maracajú-Jardim-Pôrto Murtinho.

Será o prolongamento rodoviário da Sorocabana (com a possibilidade de um ramal para Bela Vista, saindo das cabeceiras do Rio Apa).

NOTA — Em Entre Rios passa a Rodovia V, que de Dourados faz ligação a Ponta Porã. (Ver XXVII).

XXII — Ligação Recife-Salvador

Extensão aproximada: 932 km.

Pontos principais de passagem:

Recife-Rio Branco-Itaparica-Paulo Afonso-Geremoabo-Salvador.

Essa ligação é muito mais curta do que a realizada por intermédio da rodovia Transnordestina.

As transversais partindo de Maceió e de Aracaju constituem, por assim dizer, dois ramais dessa ligação interior.

XXIII — Ligação Rio de Janeiro-Belo Horizonte

Do Rio de Janeiro a Belo Horizonte, passando em Petrópolis, Juiz de Fora, Barbacena, Tiradentes, Lafaiete e Belo Horizonte.

Extensão 530 km.

Em tráfego. Construída, ou reconstruída, pelo DNER, até Juiz de Fora. A parte restante construída pelo Estado de Minas Gerais.

XXIV — Ligação Belo Horizonte-São Paulo

De São Paulo a Belo Horizonte, passando por Juqueri, Atibaia, Bragança, Bandeirantes (na divisa dos Estados), Três Pontas e Oliveira.

Extensão aproximada: 802 km.

Estão construídos os trechos:

De São Paulo a Bragança, pelo Estado de São Paulo.

De Belo Horizonte a Oliveira, pelo Estado de Minas.

XXV — Ligação Resende-Araraquara

Extensão aproximada: 625 km.

Pontos principais de passagem:

Resende-Caxambú-Machado-Poços de Caldas-Araraquara.

Se considerarmos a ligação ao Rio, então podemos admitir o trecho de Caxambú-Machado como um ramal da futura Rio-São Paulo, em construção.

Construído o trecho de Engenheiro Passos a Caxambú, com a extensão de 89 km.

Em estudos o trecho de Caxambú a Machado, com a extensão, aproximada, de 41 km.

Além de servir à região das estâncias hidro-minerais, constitui uma variante de trecho brasileiro da Rodovia Pan-Americana (ou do caminho rodoviário para Mato Grosso).

A Comissão registra que, além dessa variante, tem sido também indicada por alguns profissionais rodoviários a de: Poços de Caldas-Araraquara-Ponte General Mendonça Lima (sobre o Rio Grande)-Triângulo Mineiro-Ponte sobre o canal de São Simão-Jataí-Santa Rita do Araguaia-Rondonópolis-Cuiabá.

(Recentemente, tem sido sugerido um ramal de Jataí para Rio Bonito-Barra do Garças-Roncador — e daí seguindo até entroncar-se na Rodovia Amazônica, no ponto mais conveniente).

XXVI — Ligação Vacaria-Passo Fundo

Extensão aproximada: 180 km.

Pontos principais de passagem:

Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo.

Estabelece a ligação, dentro do Estado do Rio Grande do Sul, das duas maiores longitudinais deste plano: a Rodovia Getúlio Vargas e a Rodovia Transbrasiliana.

XXVII — Ligação Dourados-Ponta Porã

Extensão aproximada: 115 km.

Principais pontos de passagem:

Dourados-Pôrto Mercedes-Fazenda Pacuri-Sanga Puitan-Ponta Porã.

NOTA — O Plano Rodoviário Nacional foi esquematicamente representado em um mapa do Brasil na escala de 1:6000000.

Rio de Janeiro, 20 de março de 1944.

QUADRO GERAL DAS RODOVIAS DO PLANO NACIONAL

Número de ordem	Denominações	Pontos extremos	Extensão aprox. (km.)	Trecho comum a outra rodovia deste plano	Extensão a subtrair
	I) Longitudinais:				
I	Getúlio Vargas	Belém e Jaguarão	6.151	.....	—
II	Pan-Nordestina	S. Luiz e Salvador.....	3.087	Peritoró-Teresina (Tab. I) ..	295
III	Transnordestina	Fortaleza e Salvador	1.275	Fortaleza-Russas (Tab. II) ..	162
				Salgueiro-Feira (Tab. I) ..	505
IV	Transbrasiliana	Belém e Livramento	4.915	.....	—
V	Amazônica	Santarém e Pôrto D. Carlos ..	2.946	.....	—
VI	Acreana	Cruzeiro do Sul e Cuiabá ..	2.814	.....	—
		Total.....	21.188	A subtrair.....	962
	II) Transversais:				
VII	do Maranhão	S. Luiz e Carolina	1.344	Peritoró-Caxias (Tabs. I e II) ..	216
VIII	do Piauí	Teresina e Loreto	763	Teresina-Picos (Tab. I) ..	343
IX	do Rio Grande do Norte ...	Natal e Barra	316	Natal-Cabeço Branco (Tabela II) ..	179
X	da Paraíba	Cabedelo e Icó	610	Jão Pessoa-Alagoinha (Tabela II) ..	91
XI	de Pernambuco	Recife e Petrolina	720	Recife-Rio Branco (Tab. XXII) ..	251
XII	de Alagoas	Maceió e Paulo Afonso ...	333	Maceió-Pilar (Tab. II) ..	30
XIII	de Sergipe	Aracajú e Joazeiro	552	Aracajú-Geremoabó (Tabela II) ..	200
XIV	da Bahia	Salvador e Pôrto Nacional ..	1.361	.....	—
XV	Centro-Oeste	Vitória e Mato Grosso ...	3.052	.....	—
XVI	do Estado do Rio de Janeiro	Entre-Rios e Resende	219	Barra Mansa-Resende (Tabela I) ..	36
XVII	do Estado de São Paulo ...	Santos e Corumbá	1.780	.....	—
XVIII	do Paraná	Paranaguá e Iguassú	878	.....	—
XIX	de Santa Catarina	Curitiba e Torres	699	.....	—
XX	do Rio Grande do Sul	Torres e Uruguaiana	884	.....	—
XXI	do Sul de Mato Grosso	Pôrto 15 de Nov. e Pôrto Murtinho	780	.....	—
		Total.....	14.291	A subtrair	1.346
	III) Ligações:				
XXII	Recife-Salvador	Recife e Salvador	932	Geremoabó-Salvador (Tabela II) ..	361
XXIII	Rio de Janeiro-Belo Horizonte	R. de Janeiro-B. Horizonte	530	Rio de Janeiro-Entre Rios (Tab. I) ..	131
XXIV	Belo Horizonte-São Paulo ..	Belo Horizonte e S. Paulo ..	802	Bragança-São Paulo (Tabela XVII) ..	85
XXV	Resende-Araraquara	Resende e Araraquara	625	.....	—
XXVI	Vacaria-Passo Fundo	Vacaria e Passo Fundo ...	180	.....	—
XXVII	Dourados-Ponta Porã	Dourados e Ponta Porã ...	115	.....	—
		Total	3.184	A substituir	577
		Total geral	38.663	Total a subtrair.....	2.885
		A subtrair	2.885		
		Extensão total do Plano..	35.778		