

Gestão das faixas de domínio rodoviárias estaduais e do DF



GESTÃO DAS FAIXAS DE DOMÍNIO EM RODOVIAS ESTADUAIS E DO DISTRITO FEDERAL



Brasília, Novembro de 2019

Copyright © 2019 ABDER

Edição e preparação de originais
Fábio Brüggemann

Capa, projeto gráfico e editoração
Estúdio Semprelo
estudiosemprelo@gmail.com

F866. Gilberto de Freitas, Elisa Quint de Souza de Oliveira, Gino Pereira Loyola, Paulo Henrique Patrício Souto, Willian Borelli Polzl. Brasília/DF : ABDER, 2019.

164 p.
ISBN 978-85-66712-45-2

1. Transporte rodoviário. 2. Rodovias. 3. Título

CDU: 380

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, armazenada em sistemas de recuperação, ou transmitida de qualquer forma ou por qualquer meio – eletrônico, mecânico, fotográfico, gravação, ou qualquer outro – sem expressa permissão prévia dos editores, com exceção de breves trechos em artigos de revistas e/ou revisões críticas.

Telefones: (61) 3321-3109 / 3224-0541

Site: www.abder.org.br

E-mail: abder@abder.org.br

SUMÁRIO

Agradecimentos	5
1. Apresentação	7
2. Introdução	10
3. Breve Histórico: Rodovias no Brasil	13
4. A Faixa de Domínio de uma Rodovia	26
5. Cobranças	37
6. Conceitos e Definições	42
7. Condições Gerais	57
8. Competência do Órgão com Responsabilidade sobre as Rodovias	59
9. Competência do Fiscal da Faixa de Domínio	63
10. Conduta dos Fiscais e seus Agentes	64
11. Tipos de Instalações ou Obras	66
12. Aspectos Jurídicos Relevantes	68
13. Perímetro Urbano	74
14. Gestão Fundiária em Rodovias	80
15. Legislação dos Órgãos Rodoviários Estaduais e Federal	119

16. Conclusões	123
17. Diretoria da ABDER (2019-2021)	125
18. Associados Efetivos da ABDER	127
19. Associados não Efetivos da ABDER	130
20. Membros do Grupo de Trabalho de Faixa de Domínio e Desapropriações	131
21. Referências Bibliográficas	135
22. Imagens	139
23. Anexos	142

AGRADECIMENTOS

A ABDER – Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem expressa sua gratidão, especialmente aos membros do GT de Faixa de Domínio e Desapropriações, e em especial a equipe técnica.

A ABDER expressa também sua gratidão ao apoio e colaboração prestados por todos os que cooperaram para tornar viável a impressão desta publicação em Português, em especial a Empresa SOFTPLAN, que patrocinou a edição e a impressão desta Edição.

A Diretoria da ABDER

Patrocínio



1. APRESENTAÇÃO

A Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, ABDER, tem o prazer de disponibilizar à comunidade técnica rodoviária o livro *Gestão das Faixas de Domínio em Rodovias Estaduais e do Distrito Federal*.

Este livro é resultado das atividades desenvolvidas pelo Grupo de Trabalho da ABDER, denominado “Faixa de Domínio e de Desapropriações”, composto por profissionais multidisciplinares, oriundos de vários órgãos rodoviários, onde, através de sucessivos encontros, propiciou-se uma troca de informações, experiências e legislações existentes.

O livro, ao compilar essa riqueza de conhecimento adquirida, bem como

as boas práticas da Gestão de Faixas de Domínio e Desapropriações, oriundas de informações das várias realidades regionais, pretende ser uma ferramenta de ajuda efetiva a todos os profissionais que trabalham ou que desejam trabalhar em atividades ligadas a este tema.

Ele traz várias abordagens sobre o assunto em tela, como conceitos e definições, competências dos órgãos rodoviários e fiscais, condutas dos seus agentes, tipos de instalações e obras, e aspectos jurídicos relevantes.

Sabemos da importância das Faixas de Domínios das Rodovias Brasileiras, assunto bastante relevante em todos os Estados, e compreendemos sua dinâmica na evolução econômica do País, bem como a necessidade de sua preservação e modernização contínua.

Com mais este feito, a ABDER se sente honrada em estar contribuindo

efetivamente, e de uma forma positiva, na disseminação do conhecimento entre a comunidade dos profissionais do setor rodoviário, na busca contínua às melhores práticas de gestão ligadas a ocupação e desapropriação em faixas de domínio.

Diretoria da ABDER

2. INTRODUÇÃO

A faixa de domínio de uma rodovia deve ser conhecida, cadastrada e preservada. As ocupações nas faixas de domínio devem ser previamente analisadas pelos órgãos rodoviários e só então podendo ser autorizadas algumas implantações. Onde não existe fiscalização, ou mesmo quando ela é falha, vem a favorecer a ocupação à revelia. Com isso, traz consigo diversos problemas à rodovia, que prejudicam a segurança viária.

O presente documento tem por objetivo indicar critérios e procedimentos administrativos para o uso e ocupação das faixas de domínio das rodovias estaduais e áreas adjacentes, visando a implantação de dispositivos e equipamentos por serviços de terceiros, sendo

estes públicos ou privados, alheios à destinação originária do espaço público rodoviário. O documento apresentará noções básicas e conceitos importantes para o gerenciamento das faixas de domínio, considerando a fiscalização de campo e a capacitação dos agentes públicos no intuito de exercerem suas funções com excelência, visando padrão e agilidade.

2.1. Equipe Técnica

Eng. Gilberto de Freitas - Diretor Técnico do DER/SP e Coordenador do Grupo de Trabalho de Faixa de Domínio e Desapropriações da AB-
DER

Adv. Elisa Quint de Souza de Oliveira
Gerente de Faixa de Domínio da Secretaria Estadual de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina

Eng. Gino Pereira Loyola
Administrador – DER/PR

Eng. Paulo Henrique Patrício Souto
Engenheiro Civil – DER/RO

Eng. Willian Borelli Polzl
Engenheiro Florestal – DER/PR

3. BREVE HISTÓRICO: RODOVIAS NO BRASIL



Primeira Rodovia construída no Brasil,
“União Indústria”(1860)

Deixando de lado os caminhos de carroças que ligavam cidades e vilas brasileiras desde o século XVI, foi apenas com a inauguração da estrada União Indústria, em 1861, que a história do rodoviarismo nacional começava a ser escrita. Entretanto, mesmo

depois da União Indústria e até alguns anos após a criação do DNER, em 1937, essa história continuava sem ter muito o que dizer.

A primeira lei a conceder auxílio federal para construção de estradas foi aprovada em 1905. Mas só a partir de 1920 foi que um órgão público, a Inspeção Federal de Obras contra as Secas, passou a cuidar da implementação de rodovias. Ainda assim, apenas no Nordeste, e sem ter uma finalidade especificamente rodoviária. Neste ponto, São Paulo saiu na frente, ao criar, em 1926, a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultaria, em 1934, no Departamento de Estradas de Rodagem: o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa.



Reunião da Comissão de Estradas de Rodagem Federais. Philúvio Cerqueira (apresentando)

Um ano depois de São Paulo criar a sua Inspetoria, em 1927, o governo federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, uma espécie de ancestral do DNER. Com um “fundo especial” de financiamento, obtido a partir de sobretaxas nos impostos sobre gasolina, veículos e acessórios, a Comissão chegou a construir impor-

tantes obras para a época, como a Rio-Petrópolis e a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo.

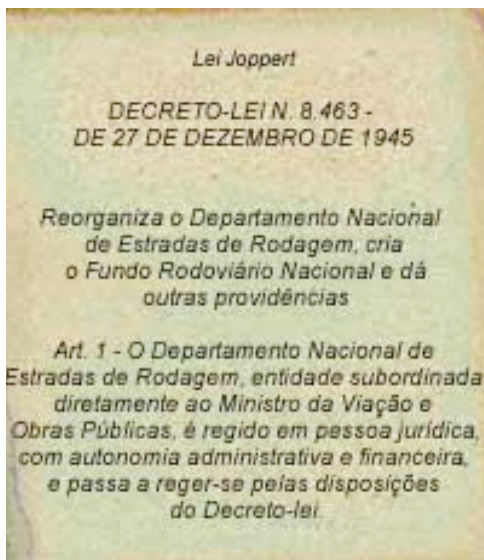
Em 1931, foi extinta a Comissão e, em 1932, o Fundo Especial passa a ser incorporado ao Orçamento da União. Em 1933, um grupo de trabalho passa a elaborar o Projeto de Lei que criaria o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Criaria porque, quando realmente foi fundado, em 1937, o DNER não possuía as características preconizadas pelo grupo de trabalho: não era uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estadual e municipal.

Como resultado da política rodoviária adotada até então, o Brasil chegava aos meados da década de 40 com modestos 423 km de rodovias pavimentadas.

das, entre federais e estaduais. Mas a situação à qual o rodoviarismo havia sido relegado no âmbito federal não poderia se sustentar por mais tempo. Assim, em 27 de dezembro de 1945, o então ministro da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva, levava à sanção do presidente José Linhares o Decreto-Lei nº 8.463, que conferia autonomia técnica e financeira ao DNER. Era a Lei Joppert, a Lei Áurea do rodoviarismo brasileiro, que criava também o Fundo Rodoviário Nacional.

Como consequência da Lei Joppert, em 1950 o Brasil já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada, o dobro do verificado em 1945. Outro advento da Lei Joppert foi a descentralização administrativa do DNER, com a criação dos Distritos Rodoviários Federais. O país começa então a ver explodir o rodoviarismo nas

décadas seguintes e, ao final dos anos 60, com exceção de Manaus e Belém, todas as capitais estavam interligadas por estradas federais.



Na década de 70, o DNER continuou com as grandes obras rodoviárias, para garantir a unidade e soberania

nacionais, através das interligações regionais. Assim, nasceram a Transamazônica, a Belém-Brasília, a construção da ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), entre tantas outras obras. O Brasil chegava em 1980 com 47 mil km de rodovias federais pavimentadas.

Nos anos 80, a atuação do DNER continuaria marcante, como se pôde observar na pavimentação da ligação entre Porto Velho e Rio Branco. Mas, no final da década, em 1988, o Fundo Nacional Rodoviário seria definitivamente extinto, ao contrário de sua suspensão pelo período de três anos, em 82. Mesmo com os incentivos criados nos anos seguintes, como o Selo Pedágio, em 89, e o Imposto do Petróleo, em 91, os recursos foram caindo gradativamente. Em 1970, cerca de US\$ 2,3 bilhões eram destinados às rodovias federais. Em 1998, havia apenas US\$ 1,2 bilhões.

Com a escassez de recursos, novas alternativas foram colocadas em prática na década de 90, a exemplo do Programa de Concessões Rodoviárias, o Programa de Descentralização e Restauração da Malha, e o programa Crema, de restauração e manutenção rodoviárias por períodos de 5 anos.

A primeira estrada de rodagem do Brasil



Vista de um trecho da “União Indústria”
do início do século

A implantação de uma estrada permanente entre Minas Gerais e o Rio de Janeiro é uma das mais interessantes páginas da História do Brasil colonial.

Apesar da União Indústria ter sido construída no século XIX, Fernão Dias, grande empreendedor, iniciou, em 1674, a expedição que seria o passo inicial para povoamento do território mineiro. Criou então um caminho provisório para os bandeirantes, o que seria o “embrião” da União Indústria. Sete anos mais tarde, o governador do Rio de Janeiro, Artur de Sá Menezes, incumbiu Garcia Rodrigues Paes, filho de Fernão Dias, da construção de um caminho permanente para as minas gerais do Cataguás, já que a viagem pelo caminho antigo levava cerca de 100 dias e, ainda, colocava os viajantes à mercê dos piratas que atuavam na baía de Angra dos Reis. Rodrigues Paes conseguiu diminuir o tempo da viagem para

25 dias. Só que, após seis anos de intensos trabalhos, encontrou-se com a saúde debilitada e com a fortuna esgotada, ambas na dedicação àquele que viria a ser conhecido como o Caminho Novo. Com isso, o encargo foi passado ao cunhado de Rodrigues Paes, Domingos Rodrigues da Fonseca, em 1704. Somente em 1709, contudo, o objetivo foi alcançado, e a via possibilitava o trânsito regular de tropeiros. Em 1725, Bernardo Soares Proença traçou uma variante, encurtando a jornada em 4 dias, o que facilitou ainda mais o eixo Rio/Minas, permitindo maior rapidez no trânsito das inúmeras riquezas extraídas naquela província mineira.

Entretanto, outros problemas surgiram e acabaram tornando-se grandes empecilhos para os deslocamentos dos transeuntes. Os maiores deles eram os salteadores, que ameaçavam e dizimavam grupos inteiros para roubar seus

pertences. Até que entra em cena um ilustre personagem: Joaquim da Silva Xavier, o Tiradentes, contribuindo com policiamento intensivo pelo Caminho Novo. Contudo, o traçado e a sua manutenção eram ainda grandes obstáculos a serem superados.



Ponte de ferro com arquitetura típica na rodovia “União Indústria”.

Já no século XIX, entre 1836 e 1838, o fundador de Juiz de Fora, engenheiro

alemão Henrique Guilherme Fernando Halfed, melhorou e ampliou a rota, criando a Estrada Nova do Paraibuna, futura União Indústria.

A origem dessa primeira Estrada de Rodagem do Brasil, maior obra de engenharia na América Latina em seu tempo, deu-se a 7 de agosto de 1852, quando o visionário Mariano Procópio obteve, graças ao decreto do governo imperial nº 1.301, a autorização para a construção, melhoramento e conservação de duas linhas de estradas. O empreendimento, considerado por muitos como impossível de ser realizado, foi iniciado em 12 de abril de 1856, com a presença e o incentivo de D. Pedro II. A obra exigia, entretanto, um esforço notável para os engenheiros e operários, já que a estrada era entrecortada por cursos d'água e pelas escarpas graníticas da serra do Taquaril. Mariano Procópio, então, contratou profissionais

alemães. O brasileiro Antônio Maria Bulhões ficou responsável pelo trecho entre Petrópolis e Três Rios, enquanto o alemão Keller assumia a responsabilidade do trecho Três Rios a Juiz de Fora, na época a Cidade do Paraibuna.

A primeira estrada macadamizada do continente pôde ser concluída a 23 de julho de 1861. Nascia, assim, a rodovia União Indústria, com 144 km de extensão, sendo 96 km no estado do Rio de Janeiro e 48 km em Minas Gerais.

A estrada União Indústria permitiu o desenvolvimento dessas duas regiões, proporcionando infraestrutura adequada para o escoamento de produtos e mercadorias. Em 1867, contudo, a chegada da estrada de ferro à localidade de Três Rios marcou o início da decadência da União Indústria.

Fonte: <http://www1.dnit.gov.br/historico/>

4. A FAIXA DE DOMÍNIO DE UMA RODOVIA

As áreas marginais de domínio público às rodovias ou faixas de domínio rodoviárias são conceituadas, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, Anexo I, como a superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob a responsabilidade do órgão ou da entidade de trânsito com circunscrição sobre a via (art. 50).

Consideradas áreas de terras determinadas legalmente por decreto de utilidade pública para uso rodoviário, sendo ou não desapropriadas, as faixas de domínio possuem seus limites estabelecidos em conformidade com a necessidade exigida no projeto de engenharia rodoviária.

Nesse sentido, o espaço marginal rodoviário pode ser descrito como a área lindeira à via pública cujo uso deve obedecer às condições de segurança do trânsito estabelecidas pela autoridade competente. (Rizzardo, 2007).

Assim, quando o Estado decide abrir determinado espaço para a construção de uma rodovia, o faz mediante a publicação de um decreto de utilidade pública, e neste estará prevista a largura da faixa de domínio. (Salles, 2006).

A Faixa de domínio pode possuir largura variável ao longo do trecho por onde será implantada a rodovia, ou das vias já existentes e as benfeitorias a serem realizadas. A variação pode ocorrer nos perímetros urbanos, nos dispositivos de retornos, próximos de praças de pedágios e de acordo com a geometria do terreno, e conforme as características técnicas do projeto final de engenharia.



A faixa de domínio poderá ser alargada nos locais de acesso, bifurcação e cruzamento de rodovias, assim como nos pontos de ônibus e postos de polícia rodoviária, de modo a se obter áreas adicionais que permitam uma distância mínima de visibilidade, proporcionando maior segurança ao trânsito rodoviário.

Quanto à função e à utilização das faixas de domínio, as mesmas devem servir à segurança e à fluidez viárias,

reduzindo excessos em termos de entrada e saída das vias rurais, obstáculos, empecilhos à visibilidade, adversidades outras, tais como lixo e sujeiras nas vias, garrafas e latas de bebidas, lembrando ainda que a faixa lateral de segurança só pode ser utilizada mediante rigorosa obediência aos ditames de segurança de trânsito estabelecidos pelo ente executivo viário com responsabilidade sobre a via. (Mitidiero, 2005).



Rodovias de Concessão Paulista recolhem
67 toneladas de lixo por dia

Os espaços em questão, portanto, são partes da rodovia executada, que

incluem a pista, o acostamento e a faixa adicional de segurança, até a distância perpendicular prevista no projeto rodoviário, que pode ser variável, dependendo da localização da via e da necessidade de espaço que garanta de forma eficaz a segurança dos condutores que nela trafegam.



Necessidade de ampliação
da capacidade da via.

Os municípios são atores importantes na salvaguarda do espaço público rodoviário, que muitas vezes atra-

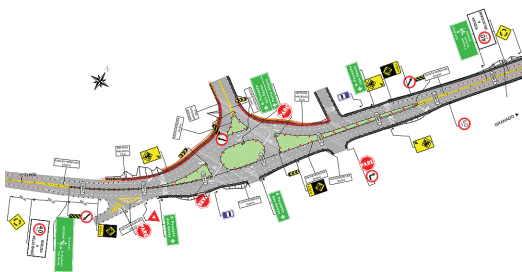
vessam o perímetro urbano municipal e, em razão deste fato, torna-se necessário, também, o resguardo da faixa de domínio e da área *non aedificandi* quando da concessão de alvarás para desmembramentos e construções ao longo das rodovias.

No que se refere à cobrança, ressalta-se que a legislação específica que a prevê tem como objetivo custear a fiscalização e o controle do uso ou ocupação, visando, também, garantir a segurança do trânsito e, ainda, a preservação do meio ambiente e do patrimônio público. O valor é cobrado por qualquer instalação de equipamentos subterrâneos, aéreos ou de mobiliário de fixação ao solo, compreendendo todo tipo de serviço público, além daqueles com exposição, indicativo ou finalidade publicitária.

Essa cobrança está prevista em lei, onde diz que “O uso comum dos bens

públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem” – Art. 103 – Lei 10.406/02.

O Estado, diante da necessidade pública, utilidade pública ou interesse social, ao efetuar a implantação, melhoramento ou ampliação de uma rodovia, na maioria das vezes, necessita efetuar diversos investimentos, tais como a “desapropriação” de áreas, as quais passam para o domínio da administração do órgão rodoviário, custando, muitas vezes, elevadíssimos valores para os cofres públicos. Desta forma, uma vez que cabe a esse a incumbência de fiscalizar, conservar e controlar o uso dessas áreas pertencentes ao poder público, com a finalidade já mencionada acima, mas, principalmente, de preservar a faixa de domínio, poderá vir a cobrar valores pelo uso e ocupação da faixa de domínio.



Implantação da interseção no km 2,9 da ERS-235, no acesso ao bairro Pousada das Neves, em Nova Petrópolis - Foto: EGR/divulgação

A receita arrecadada com a cobrança deverá ser aplicada, exclusivamente, em despesas oriundas dos serviços com a administração e fiscalização das faixas de domínio; fiscalização e acompanhamento das obras e serviços de implantação de redes de terceiros; obras de segurança rodoviária; obras e projetos de pesquisa, tratamento, recuperação, preservação e educação ambiental rodoviária.

Os contribuintes são os órgãos e entidades públicas, as empresas concessionárias de serviço público, as empresas privadas e os particulares que usarem ou ocuparem a faixa de domínio de rodovia sob responsabilidade do ente rodoviário.

O valor a ser pago pelo uso da faixa de domínio é calculado de acordo com as previsões constantes na legislação de cada Estado.

Desde a publicação das normas que objetivam ordenar o espaço às margens das rodovias nos Estados tenta-se obter efetividade plena da legislação. No entanto, a propriedade privada, garantida constitucionalmente, muito embora não seja absoluta, e o desrespeito ao patrimônio público, especialmente o rodoviário, são desafios que precisam ser transpostos.

A fiscalização da faixa de domínio possui papel relevante na efetividade da legislação, uma vez que é o primeiro contato com o lindeiro clandestino ou irregular. Assim, deve estar preparada para prestar as primeiras informações, compreender a importância do seu papel para a proteção do patrimônio e salvaguarda dos usuários.



DER/SP utiliza drone para monitoramento de rodovias

Diante da relevância do tema para o rodoviarismo no país, a seguir, serão apresentados os conceitos fundamentais para que os agentes envolvidos com a questão, tendo conhecimento dos mesmos, possam utilizar os instrumentos e ferramentas existentes à proteção do espaço com vistas a cumprir com a missão de rodovias mais seguras e de qualidade.

5. COBRANÇAS

5.1. Pela Avaliação e Viabilidade do Projeto

Alguns Estados e o DNIT cobram pela Avaliação e Viabilidade do projeto, através de análise prévia e validação dos dados do Interessado e da ocupação pretendida, que contém as informações transmitidas pelo mesmo, a sua localização e outras pertinentes a uma solicitação de ocupação de faixa de domínio, convalidando essas informações com vistorias *in loco* e, se for o caso, solicitando ao interessado as eventuais adequações.

5.2. Pelo Exame de Projeto

A Tarifa/Taxa de Exame de Projeto é um valor referente à análise dos documentos apresentados no pedido de ocupação da faixa de domínio.

Essa Tarifa/Taxa é totalmente justificada, pois envolve diversas pessoas/profissionais, serviços, bem como deslocamentos diversos às rodovias de modo que as ocupações pretendidas sejam projetadas e implantadas segundo as normas técnicas e, principalmente, de segurança, englobando diversas atividades, tais como:

- Analisar a geometria do traçado;
- Analisar tecnicamente o projeto de ocupação (viabilidade dentro das Normas);
- Efetuar inspeção técnica na rodovia, apontando eventuais adequações necessárias e verificando se o projeto está atendendo as Normas Técnicas;
- Analisar e verificar o melhor posicionamento da rede pleiteada;
- Analisar quanto ao aspecto da segurança da rodovia;
- Atualizar o cadastro de todas as ocupações existentes;
- Verificar, conforme o caso, se há necessi-

dade de autorizar acesso particular às instalações do interessado;

- Analisar se o projeto de ocupação poderá interferir com alguma obra de melhoria do DER, efetuando as adequações, se necessário;
- Efetuar reuniões com os interessados visando esclarecimentos e ajustes de projetos;
- Emitir documentos de comunicação (ofícios, e-mails e outros);
- Preparar e emitir boletos de cobrança, quando devido;
- Elaborar e emitir os Termos de Autorizações de Uso, quando a ocupação pleiteada estiver tecnicamente em ordem;
- Outros.



5.3. Pela Ocupação da Faixa de Domínio

Após a ocupação aprovada, o órgão rodoviário deverá, durante a implantação da mesma:

- Efetuar inspeção técnica na rodovia, tanto na implantação, de modo a fazer cumprir o projeto aprovado, quanto na elaboração do *As Built*;
- Verificar se a sinalização das obras de implantação (e, no futuro, de manutenção) está adequada;
- Verificar se houve danos ao patrimônio do DER, informando e cobrando a concessionária a reparação dos mesmos (Ex.: reconstrução de calçadas, sarjetas, gramados e outros).

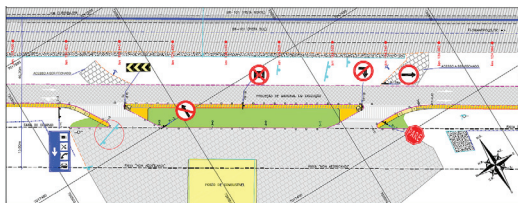
Durante os serviços das concessionárias / interessados para a manutenção de rotina e/ou emergenciais de suas redes, o órgão rodoviário deverá:

- Analisar os pedidos de manutenção, para definição de dias/horários;
- Enviar agentes do DER ao local do serviço de manutenção para acompanhamento;
- Acompanhar o serviço das concessionárias de modo a preservar a integridade da faixa de domínio (retirada do material escavado, limpeza da faixa de domínio, outros);
- Verificar se os veículos de manutenção das concessionárias estão estacionados com a devida segurança, evitando, por exemplo, a utilização dos acostamentos.

6. CONCEITOS E DEFINIÇÕES

6.1. Acesso Particular: permite a entrada de propriedades unifamiliares situadas em terrenos lindeiros às faixas de domínio.

6.2. Acesso Comercial: entrada a estabelecimentos comerciais localizados em terrenos lindeiros às rodovias estaduais, tais como: postos de serviços com atividade comercial, industrial, polos geradores de tráfego e a propriedades multifamiliares ao longo das rodovias.



6.3. Área *non aedificandi*: é a faixa de terras contígua à faixa de domínio da rodovia, podendo ser pública ou privada, onde não é permitido construir ou erguer edificações de qualquer natureza, com largura de 15 (quinze) metros, contados a partir da linha que define a faixa de domínio da estrada (Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 e Decreto-Lei nº 13.626 de 21/10/1943 – válido para o estado de São Paulo).

6.4. Autorização de Uso: instrumento unilateral, gratuito ou oneroso, utilizado pelo órgão com responsabilidade sobre a via para autorizar a utilização da faixa de domínio para alocação de engenhos publicitários, ocupações de terceiros, panfletagem em pedágios e outros usos previstos na legislação. Concedido a título precário, não induz qualquer direito à posse ou servidão.

6.5. As *Built*: conjunto documental da obra ou serviço que é apresentado quando a mesma é concluída. Deve ser composto do projeto atualizado do empreendimento, caracterizando o que efetivamente foi executado, e mostrar as reais condições para seu uso imediato. Fazem parte integrante: as plantas originais e as que sofreram modificações, cálculos, orçamentos, relatórios, *lay-out*, cronograma inicial, cronograma atualizado e acervo fotográfico.

6.6. Compartilhamento: uso conjunto de infraestrutura instalada nas faixas de domínio das rodovias e outros bens públicos.

6.7. Desapropriação: procedimento pelo qual o poder público, iniciando por prévia declaração de utilidade pública, necessidade pública ou interesse social, impõe ao proprietário, pessoa física ou jurídica, a perda ou retirada de

bem de seu patrimônio, substituindo-o pela justa indenização que, em regra, será prévia, e em dinheiro.

6.8. Diretriz Rodoviária: direção de uma rodovia que pode coincidir com trechos de rodovias federais ou vias municipais e que, apesar de listados e codificados como rodovia estadual, não se encontram sob a jurisdição estadual.

6.9. Estrada: via rural não pavimentada (Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro).

6.10. Engenho publicitário/anúncios: forma de comunicação visual constituída por símbolos, imagens, desenhos ou mensagens em qualquer idioma, visando a divulgação de produtos ou serviços comerciais específicos ou informação de interesse público.



Publicidade irregular



Publicidade em conformidade com a legislação

6.11. Faixa de Domínio: é a área de terras determinada legalmente por Decreto de Utilidade Pública para uso rodoviário, podendo ser desapropriadas (por decreto) ou apossamento administrativo, as quais são necessárias para implantação da plataforma da rodovia, constituídas pelo número de faixas existentes e seus acostamentos, além de eventuais canteiros centrais, dispositivos operacionais, tais como drenagem, vias marginais, retornos, trevos, praças de pedágios e outros, prolongando-se até os limites das cercas.



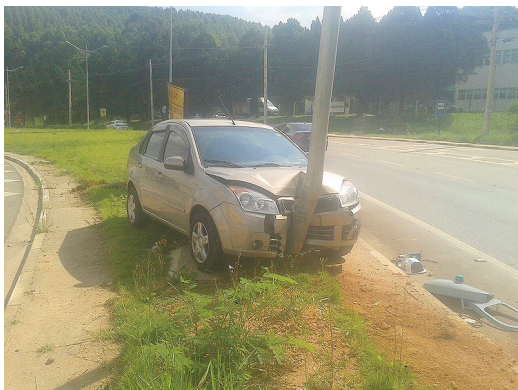
Fonte: <https://www.egr.rs.gov.br/lista/469/faixa-de-dominio>

A faixa de domínio, de acordo com o artigo 99 do Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406, de 10/01/2002), tem natureza jurídica de bem de uso comum do povo, de uso especial, cujo uso depende de anuência do poder público, mediante autorização.

A faixa de domínio existe por motivo de segurança viária para os seus usuários, servindo como área de escape na ocorrência de sinistros como, por exemplo, perda de dirigibilidade, possibilitando ao condutor realizar manobras em situação de emergência; por motivo de infraestrutura viária, prevenindo a possibilidade de obras futuras de duplicação ou de adequação de capacidade viária, de drenagem ou combate à erosão; e por servirem jazidas de materiais de construção para a estrutura de terra da estrada.

6.12. Interessado: Órgão da administração pública, concessionária de serviço público, pessoa física ou jurídica de direito privado que, para o desempenho das suas atividades ou necessidades, necessite implantar instalações ou realizar obras nas faixas de domínio das rodovias.

6.13. Obstáculo: qualquer objeto ou estrutura sobre a pista ou adjacente a ela, que possa constituir um perigo aos usuários da via.



6.14. Obstáculo fixo estruturas naturais (árvores com diâmetro maior que 10 cm, rochas, etc.) ou construídas (postes de sinalização, pilares de pontes, elementos de drenagem, etc.), deixadas ao longo da pista, ou introduzidas durante sua construção que, em caso de acidente, produzem desacelerações acentuadas ou paradas abruptas.

6.15. Ocupação: qualquer uso longitudinal, transversal ou pontual das faixas de domínio por qualquer elemento.

6.16. Ocupação Longitudinal: tipo de instalação ou obra implantada ao longo das faixas de domínio.

6.17. Ocupação Pontual: tipo de instalação ou obra implantada em um ponto localizado nas faixas de domínio, cuja área será determinada pelos limites de sua maior projeção.

6.18. Ocupação Transversal ou Travessia: tipo de instalação ou obra

que atravessa as rodovias, perpendicularmente ou oblíqua às mesmas.

6.19. Pedido de Viabilidade: Documento padrão que contém dados do Interessado e da ocupação pretendida.

6.20. Perímetro Urbano: Limite entre área urbana e área rural. (Código de Trânsito Brasileiro. Anexo I).



6.21. Permissionária: solicitante após a permissão de uso.

6.22. Permissor: Órgão Rodoviário Estadual e/ou Federal.

6.23. Plano Rodoviário Estadual: constituído pelas diretrizes que compõem o sistema rodoviário de competência do Estado.

6.24. Projeto: conjunto de elementos que caracterizam a obra ou serviço a ser implantado nas faixas de domínio, elaborado com base em indicações técnicas que assegurem sua viabilidade, apresentado de forma gráfica e tecnicamente precisa.

6.25. Propriedade: relação de direito privado, pela qual uma coisa fica vinculada a uma pessoa, completamente sujeita à vontade desta, em tudo aquilo que não é interdito pelo direito público.

6.26. Rodovia: via rural pavimentada (Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro).

6.27. Solicitação: documento encaminhado pelo interessado, descrevendo

o tipo de ocupação e a localização da mesma pelo sistema de referenciamento adotado.

6.28. Termo de Autorização/Permissão: documento firmado pelo órgão com responsabilidade sobre a via e o interessado, que autoriza a implantação, ocupação e permanência de instalações nas faixas de domínio ou áreas adjacentes às rodovias. Concedido a título precário, não induz qualquer direito à posse ou servidão.

6.29. Viabilidade: análise realizada pelo órgão rodoviário para verificação da possibilidade de implantação de obra ou utilização das faixas de domínio ou áreas adjacentes às rodovias.

6.30. Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central (Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de se-

tembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro).

6.31. Via Rural: estradas e rodovias (Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro).

6.32. Via Urbana: ruas, avenidas, vielas ou caminhos similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados, principalmente, por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão (Anexo I da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro).

6.33. Zona Livre de obstáculos: área lateral à pista de rolamento que seja traspassável, sem obstruções e sem obstáculos fixos, podendo ser utilizada por veículos errantes para recobrar o controle ou chegar a uma parada segura.



Fonte: <https://www.daer.rs.gov.br/faixa-de-dominio>

Apresentamos os tratamentos possíveis de serem efetuados em obstáculos situados nas laterais da rodovia, e dentro da zona livre, a fim de eliminar ou minimizar sua periculosidade, na seguinte ordem:

- Remoção: A remoção do obstáculo é a opção mais avançada;
- Relocação: Consiste na remoção do obstáculo até um ponto que fique fora da zona livre de obstáculos, ou no seu limite;

- **Modificação:** Quando o obstáculo não puder ser removido ou relocado deverá ser considerada a transformação em sua forma ou resistência ou rigidez de modo a diminuir a severidade de uma colisão;
- **Proteção ou Escudamento:** Se os obstáculos não puderem ser removidos, relocados ou modificados, eles devem ser protegidos. A proteção ou escudamento é definida como a colocação de um dispositivo de segurança de proteção, tal como defensas, barreiras de concreto ou atenuadores de impacto, para impedir o choque direto do veículo desgovernado contra o obstáculo;
- **Delineamento:** É o processo de se fazer advertência para os motoristas de veículos, sobre a presença de um obstáculo agressivo lateral à rodovia, através de balizadores óticos ou sonorizadores laterais à pista de rolamento ou sinalização de perigo.

7. CONDIÇÕES GERAIS

O uso conferido para ocupação das faixas de domínio e áreas adjacentes constará em documento a ser firmado entre o Estado e o interessado, nas condições estabelecidas pela respectiva legislação.

Nas permissões ou autorizações concedidas não é atribuída exclusividade de utilização da faixa de domínio, e o requerente deve sempre respeitar os acessos existentes dos lindeiros confrontantes da faixa de domínio, não interrompendo os acessos de via pública, bem como as demais ocupações existentes nas faixas de domínio e devidamente regularizadas.

A realização de quaisquer benfeitorias na faixa de domínio, por conta do requerente, ainda que com a autorização

prévia, não dará nenhum direito à indenização das mesmas, ficando as referidas benfeitorias fazendo parte integrante da faixa de domínio, por ocasião de sua restituição.

As permissões ou autorizações ficam condicionadas ao recolhimento da contrapartida prevista em cada norma estadual, salvo as ocupações isentas de pagamento, pela própria legislação.

O cadastro georreferenciado de Faixas de Domínio torna-se cada vez mais necessário, pois, diferentemente da área *Non Aedificandi* definida em Lei Federal nº 6.766, de 19/12/1979, estas podem não serem uniformes ao longo de toda a extensão da malha rodoviária, apresentando larguras diferentes e podendo até mesmo ser assimétricas com relação ao eixo da via. Logo, torna-se praticamente impossível combater ocupações de áreas não plenamente conhecidas.

8. COMPETÊNCIA DO ÓRGÃO COM RESPONSABILIDADE SOBRE AS RODOVIAS

Compete ao órgão gestor das rodovias estaduais, regulamentar, autorizar, fiscalizar, controlar e administrar as ocupações de terrenos e edificações por terceiros, a construção de acessos e o uso de travessias de qualquer natureza em áreas de domínio do Estado. Tal competência tem como objetivo a segurança e o ordenamento ao longo das rodovias estaduais.

Além da construção das rodovias, poderão ser construídos acostamentos, faixas de segurança, faixas adicionais, obras de arte (pontes, viadutos, retornos, túneis, etc.), postos policiais, sinalização e outros que visam a melhoria dessas rodovias, sua capacidade e ní-

vel de serviço e mobilidade humana pela rodovia.

Uma utilização desordenada e/ou irregular pode trazer sérias consequências à faixa de domínio, tais como:

- Ocupação irregular (invasões);
- Descaracterização da paisagem;
- Degradação ambiental;
- Degradação do patrimônio público – maciço da estrada, obras de arte;
- Aumento do índice de acidentes;
- Problemas de segurança da comunidade usuária ou não da rodovia;
- Aumento dos custos com a conservação rodoviária;
- Aumento de riscos a erosões e/ou deslizamentos de terra;
- Tráfego irregular de máquinas, equipamentos e funcionários de terceiros;
- Outros.

A má utilização da faixa de domínio por terceiros pode, caso não seja

devidamente regulada, interferir negativamente na prestação do serviço. Assim, o órgão público pode ser responsabilizado, perante o usuário e a justiça, por ato de terceiro, o que torna coerente o esquema de atribuir-lhe a faculdade de efetuar ajustes relativos à utilização dessas faixas.



Para desenvolvimento e coordenação das ações, recomenda-se a existên-

cia de setor específico que trate somente do gerenciamento de faixa de domínio e que desenvolverá e coordenará atividades para gerenciar, orientar e propagar as ações nas rodovias.



DER/DF - Fiscalização da faixa de domínio

9. COMPETÊNCIA DO FISCAL DA FAIXA DE DOMÍNIO

Cabe ao fiscal da faixa de domínio fiscalizar, acompanhar, autuar e gerenciar todas as atividades relativas às obras, acessos e engenhos publicitários e outras interferências às margens das rodovias, além de prestar os esclarecimentos necessários à população e ao poder público municipal quanto às dúvidas relacionadas ao uso e ocupação do espaço público.

Da mesma forma é competência dos fiscais realizar análises de campo quanto às confrontações de terras lindeiras às rodovias solicitadas por ofícios de registro de imóveis das suas respectivas comarcas e requerentes, além de prestar apoio técnico nas ações judiciais.

10. CONDUTA DOS FISCAIS E SEUS AGENTES

As faixas de domínio são bens públicos sob a tutela dos órgãos gestores estaduais, e os fiscais das faixas de domínio e seus agentes são os representantes diretos do Estado perante os interessados nas ocupações das faixas de domínio, como tais, devem proceder com lisura, integridade de caráter, honestidade e retidão, conforme convém ao servidor público.

Com base nessas premissas, são mandamentos básicos dos fiscais das faixas de domínio e de seus agentes:

- proceder com educação e discrição ao receber solicitações, ao ser interpelado ou ao abordar interessados e responsáveis pelas ocupações;

- dispensar tratamento igualitário a todos os interessados;
- garantir o estrito cumprimento das leis, decretos, diretrizes e instruções que regulamentam a matéria;
- percorrer frequentemente os trechos rodoviários na sua área de atuação, atentando para que as regras estabelecidas sejam cumpridas;
- mobilizar a Polícia Militar Rodoviária para garantir a integridade das faixas de domínio, preservando os interesses estaduais.



11. TIPOS DE INSTALAÇÕES OU OBRAS

São permitidas as instalações ou obras definidas a seguir nas faixas de domínio das rodovias ou áreas adjacentes, tais como:

- adutoras, redes de esgoto e redes de vinhaça;
- dutos (gasodutos, oleodutos e polidutos);
- linhas físicas de transmissão ou distribuição de energia elétrica;
- linhas de telecomunicações com cabos metálicos e/ou fibras ópticas;
- estação rádio base de telefonia celular;
- iluminação pública;
- águas pluviais;
- áreas adjacentes;
- tubulações diversas;
- acessos particulares, comerciais e públicos;
- engenhos publicitários;
- panfletagem em pedágios;

- armários *outdoor*;
- correias transportadoras;
- outras que os Estados e o DF vierem a autorizar.



12. ASPECTOS JURÍDICOS RELEVANTES

12.1. Supremacia do interesse público sobre o privado

O princípio da supremacia do interesse público sobre o privado constitui a importância do interesse do todo, da coletividade em detrimento do interesse particular. As faixas de domínio devem ser conservadas com respaldo no bem da sociedade.

12.2. Poder de polícia

É a atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à tranquilidade pública, ao res-

peito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos (art. 78, do Código Tributário Nacional).

12.3. Limites

A atividade do poder de polícia deve ser exercida nos termos e limites traçados pela lei, observar, portanto, os direitos e garantias individuais que a Constituição Federal consagra, em especial os concernentes à propriedade, liberdade, segurança e tranquilidade.

12.4. Sanções

As sanções decorrentes do poder de polícia são aplicadas quando a lei expressamente autoriza, quando a adoção da medida for urgente para a defesa do interesse público e quando não houver outro meio capaz de assegurar a satisfação do interesse público. Essas medidas podem se realizar através de

multas, interdição de atividades, demolição de construção, embargo administrativo da obra, destruição, inutilização, além de outras que podem ser adotadas por meio dos procedimentos legais convenientes. Dessa forma, em se tratando de edificação em áreas de segurança, nada impede que o poder público promova a desocupação da área e a demolição das construções com fundamento no exercício regular do poder de polícia.

12.5. Limitações Administrativas

Uma vez declarada a utilidade pública do bem através do decreto específico para o determinado fim e concretizado o apossamento da área não titulada pela administração, com a construção da estrada, restou afetada ao domínio público a parte do terreno ocupado pelo Estado correspon-

dente à faixa de domínio da rodovia, independentemente até de inscrição da propriedade pública no registro de imóveis competente.

O impedimento de construção nessas áreas configura limitação administrativa imposta pelo poder público aos proprietários de terrenos que margeiam as rodovias. Tal limitação tem objetivos primordiais de segurança e não impõe uma perda da propriedade, mas sim uma restrição ao uso e em especial ao direito de construir.

Tanto assim, que o próprio Código Nacional de Trânsito prevê que todo o particular que pretenda construir na vizinhança de vias de circulação de veículos deverá pedir permissão prévia ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via. Essa limitação não obriga a qualquer indenização, porque não retira a propriedade, tampou-

co, impede que o dono da terra a utilize, apenas limitando seu uso.

Demonstrada a regularidade da expropriação e o avanço de edificação sobre a faixa de domínio das rodovias estaduais, deve haver restituição da área invadida com a demolição da edificação. As medidas impostas pelo poder de polícia possuem fundamento no princípio da supremacia do interesse público. O Estado age, portanto, imperativamente, e, em se tratando de edificação em áreas de segurança, é seu dever a promoção da desocupação e a demolição e/ou regularização com fundamento no exercício regular do poder de polícia.

De acordo como o art. 95 do Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503, de 23/09/1997): Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veícu-

los e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

13. PERÍMETRO URBANO

É comum que em diversas regiões a rodovia atravesse o núcleo urbano ou parte dele. Nesses casos, o problema de segurança, pressuposto primordial da fiscalização, fica bastante prejudicado, uma vez que a responsabilidade das consequências da má administração desses espaços continua sendo do Estado. A questão da urbanização do entorno é um problema que se torna mais grave em rodovias que se constituem em vias principais das cidades por onde passam.

Além da ocupação irregular, existe outro fator, bastante significativo, que torna a fiscalização das áreas marginais às rodovias complicada, e, consequentemente, a segurança viária, a ponto de não permitir a aplicação de normas

técnicas específicas para ocupação, qual seja, a competência para tratar desses espaços.

O Plano Rodoviário Estadual – PRE deve apresentar a descrição pormenorizada das rodovias de todo o Estado, detalhando as vias longitudinais, transversais, diagonais, de ligação, o sistema de travessia continente-ilha, acessos estaduais, contornos e anéis rodoviários.

Assim, o Estado possui sobre os trechos rodoviários constantes do PRE a responsabilidade integral pela segurança de quem neles transita, devendo, inclusive, indenizar eventual dano sofrido pelo usuário.

Quando se trata de rodovia estadual, a construção realizada no limite da faixa de domínio da estrada de rodagem é ilegal, ainda que a zona urbana se aproxime e envolva a rodovia. Silva (2006) faz referência às áreas urbanas afirman-

do que as cidades podem crescer, e aos municípios caberá a demarcação de novos perímetros urbanos, no entanto, esse crescimento não deverá atingir as rodovias, tampouco as respectivas faixas laterais e de segurança, uma vez que, a segurança pública e o tráfego intermunicipal detém preferência ao simples “peculiar interesse” de um só município.

Desse modo, tem-se que a declaração do perímetro urbano da cidade não está ligada à competência para gerir as faixas de domínio pertencentes ao Estado, uma vez que as rodovias, executadas pelo órgão responsável em esfera estadual, são administradas por este até que essa competência seja transferida por meio próprio e específico para tal.

Consequentemente, enquanto não atribuída, de forma expressa e por instrumento jurídico próprio, a competência pelo trecho rodoviário ao município,

não há que se falar em responsabilidade deste para gerir as margens das rodovias ou determinar metragem menor do que a admitida pelo Estado.

O município deve cumprir, inclusive, o que determina a Lei nº 6.799, de 1979, que trata do uso e da ocupação do solo, e que prevê uma área de 15 (quinze) metros contados a partir da faixa de domínio da rodovia como área não edificável.

Isso porque, ao Estado, coube executar e, portanto, utilizar seus recursos para viabilizar as obras dispostas hoje à população com fim determinado. Tal objetivo, pelo que define a legislação, não poderia ser modificado, e o trecho rodoviário sumariamente desconstituído da competência do órgão gestor da via por força de uma urbanização, planejada ou não, pelo poder público municipal.

O Código Nacional de Trânsito é claro ao prever que todo o particular que pretenda construir na vizinhança de vias de circulação de veículos deverá pedir permissão prévia ao órgão ou à entidade de trânsito com responsabilidade sobre a via.

Tem-se, assim, que a densidade da urbanização encontrada não justifica, e tampouco oficializa, obviamente, a transferência ou a delegação de competência para a municipalidade, visto que, na ocorrência de acidente em rodovia sob a jurisdição do Estado, fatalmente o cidadão que se sentir lesionado acionará o Estado, demonstrando o nexo causal do dano, quer por culpa ou dolo. Enquanto não evidenciada a culpabilidade, persiste a responsabilidade objetiva da administração pública estadual.

Desse modo, ao município não caberia atribuir competência para tratar

das nominadas faixas por força de lei que define o perímetro urbano. Mesmo nesse contexto, há a obrigatoriedade de observância de leis federais e estaduais aplicáveis. A condição em que se encontra a rodovia por falta de fiscalização, seja do próprio município, que deve elaborar e executar seu plano diretor observando as áreas que lhe compete, seja do Estado, que não fiscalizou a contento, não é pressuposto para a automática transferência de jurisdição e responsabilidade.

Surge, assim, a obrigação de promover medidas de disciplinamento do espaço urbano às margens da rodovia e, sobretudo, das atividades decorrentes do uso e da ocupação do solo, não bastando, portanto, a simples vontade do município em tornar-se competente pela faixa de domínio de determinado trecho rodoviário.

14. GESTÃO FUNDIÁRIA EM RODOVIAS

Uma obra rodoviária necessita obrigatoriamente de uma base fundiária. Precisa ocupar uma área física, deslocar atuais proprietários de imóveis, para que o projeto geométrico da rodovia possa ser executado, assim como os demais componentes do projeto de engenharia.

Para a obtenção deste espaço físico, são necessárias intervenções significativas no ambiente por onde passará a obra viária, muitos imóveis, muitas pessoas, muitas relações sociais e relações com o meio ambiente serão alteradas.

Tantas mudanças necessitam de planejamento e controle, a fim de minimizar os eventuais impactos negativos sobre a comunidade atingida.

Órgãos gestores de rodovias, como os Departamentos de Estradas de Rodagem (ou órgãos ou instituições que os sucederam), necessitarão de informações e procedimentos de qualidade para efetivarem os processos de aquisição de áreas para suas obras de infraestrutura.

As informações de qualidade, em geral, vêm de sólidos e bem fundamentados projetos de engenharia e, com base nas informações e cadastros, são desenvolvidos os procedimentos de expropriação (desapropriação, obtenção de áreas) dos imóveis por onde será implantada ou ampliada a rodovia.

Após a aquisição das áreas com o pagamento das indenizações, torna-se necessário gerenciar este patrimônio fundiário, preservando o domínio amplo do Estado sobre as faixas de domínio e eventuais áreas complementares.

A seguir são expostas as três bases para uma boa gestão fundiária: (Bom Projeto; Controle Documental e Gestão Patrimonial), primordiais para a estruturação das faixas de domínio rodoviárias.

14.1. Um Bom projeto de Engenharia e boa base cadastral

A base cadastral deve, preferencialmente, ser obtida antes da obra começar.

Um processo de desapropriação deve obrigatoriamente juntar três informações fidedignas e contemporâneas, sendo estes os fundamentos do processo desapropriatório:

- A área a ser expropriada deve ser correta em tamanho e localização;
- O valor da indenização deve ser obtido de forma justa e atual;
- As pessoas certas (os indenizados) devem receber a indenização, detentora do

domínio ou eventualmente detentoras da posse ou partes de uma posse conforme entendimento judicial.

A garantia de que o projeto de engenharia confiável está baseada em uma fase de licitação bem feita. Nesta fase os editais de licitação devem ser bem estruturados, contendo termo de referência para desapropriação atualizado e bem amarrado, tanto em termos de procedimentos técnicos quanto legais de direito imobiliário.

Os quantitativos que compõem o orçamento máximo deste edital devem prever remuneração suficiente para que a projetista possa realizar levantamentos e cadastros robustos que facilitem a execução das desapropriações.

Outro ponto importantíssimo é a fiscalização das etapas do projeto de desapropriação por uma equipe treinada

para as peculiaridades da engenharia rodoviária e, principalmente, das especificidades do caderno de desapropriação, mas que também compreendam e consigam minimizar impactos negativos sociais, ambientais e jurídicos.

14.1.1. A área

Com o cadastro topográfico da região do projeto define-se a geometria horizontal e vertical da rodovia, as projeções de terraplanagem (*off set*), a localização dos elementos da drenagem, a estabilidade de taludes, bem como as necessidades de interseções com outras vias, com rios, etc., e a necessidade de manter os acessos aos imóveis confrontantes à futura faixa de domínio.

Com a definição da localização da futura rodovia, é necessário realizar a comparação com a posição dos perímetros dos inúmeros imóveis atingi-

dos pela faixa de domínio, afetados integralmente ou parcialmente. Quando feito de forma perfeita, o casamento da documentação fundiária dos imóveis com a topografia do projeto será possível definir os tamanhos das áreas a serem indenizadas. Com a localização e tamanho, pode ser afirmada a área atingida em cada imóvel. Também será localizada e quantificada a existência de posses dentro de matrículas/ transcrições.

Neste ponto, é necessária criteriosa definição do perímetro dos imóveis, conforme a matrícula/ transcrição e *in loco*, preferencialmente acompanhado do proprietário/ posseiro. Para localização das áreas afetadas em relação à faixa de domínio, podem ser usados como subsídios aos processos de desapropriação as escrituras, os mapas oficiais de loteamento, de urbanismo, ofi-

ciais de colonização, base de dados do INCRA/ SIGEF, do CAR ou até mesmo documentos particulares.

Como elementos complementares à localização e montagem do mapa fundiário da área de influência direta da obra, utiliza-se imagens digitais de satélite, foto aéreas e imagens de voos não tripulados, que basicamente permitem definir posição de cercas, rios e outros indicadores de limites de perímetros de imóveis, o uso do solo e estimar a capacidade de uso da terra.



Um Decreto de Utilidade Pública (DUP) é a ferramenta inicial de um processo de desapropriação. Ele permite “reservar” áreas (fase declaratórias), e esta declaração de intenção de desapropriar deve estar respaldada em um objetivo dentre os previstos no artigo 5º do Decreto-Lei nº 3365/1941 (Brasil, 1941) e em um objeto. O objetivo no caso é implantar ou ampliar a capacidade de tráfego de uma rodovia. O objeto é o projeto de engenharia e o fato deste definir quais áreas são necessárias para atingir a referida utilidade pública.

Quando o projeto de desapropriação, vinculado ao projeto de engenharia da rodovia, começa a ser executado, parte-se da fase declaratória para a fase indenizatória, que culmina com as transferências do domínio de cada área, de cada imóvel do expropriado para o Estado, materializando-se a faixa de domínio.

Uma estratégia importante é vincular a responsabilidade da entrega de plantas e memoriais descritivos das áreas a serem expropriadas para as empresas projetistas, via assinatura de planta e memorial descritivo e da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART.

Assim, se o projeto está correto, as peças técnicas para cartório estarão certas. Caso contrário, a responsabilidade da projetista se estende além da responsabilidade pelo projeto, atinge a esfera dos registros públicos, pois são estas peças técnicas assinadas pelo profissional da projetista que serão usadas em cartório para abertura de novas matrículas. Como é exposto no art. 176 § 3º da lei de registros públicos (Brasil, 1973), convém também incluir considerações sobre o art. 176, § 7º da mesma lei, que indica os procedimentos para matrícula de imóveis desapropriados e como

proceder com a área remanescente da matrícula desapropriada, quando a desapropriação não for da área integral da matrícula.

14.1.2. O valor

Uma boa avaliação pode ser obtida seguindo as normas da ABNT série 14653, seguindo os procedimentos estatísticos, os conceitos construtivos e/ou agronômicos, dentre outros. Mas pode ter um adicional quase incomensurável, trata-se da credibilidade do processo que é alcançada com as reuniões participativas com os afetados de forma coletiva (ao menos uma, no início da fase de avaliação monetária dos imóveis), com a solicitação de apoio de agentes da prefeitura (secretaria urbanismo, meio ambiente, ação social, agricultura), órgãos municipais, órgãos de extensão rural, consulta a agentes imobiliários, dentre outros.

Estas boas práticas agilizam a fase de vistoria dentro dos imóveis avaliados (a serem desapropriados) e do conjunto amostral (referências para o valor das desapropriações), mas principalmente torna o engenheiro avaliador conhecido na comunidade e mais reconhecido o empenho dele para encontrar o valor justo da indenização.

Este processo de obtenção de credibilidade atinge o ponto máximo quando são realizadas as reuniões individuais (uma por imóvel afetado, “propriedade”, ou até mesmo dando atenção aos posseiros existentes dentro de uma matrícula/transcrição). Desta forma o avaliador terá argumentos e contra-argumentos para buscar maximizar os acordos sobre o valor das indenizações.

Nestas reuniões individuais de informação do valor das indenizações, é importante a presença de um advoga-

do, principalmente nos dias de reunião com os posseiros e proprietários, dando atenção especial para casos de empresas falidas; famílias sem inventário; imóveis escriturados, mas ainda sem registro em matrícula; condomínios *pro indiviso*; imóveis em usufruto; com ônus reais; atrelados a fiança em títulos de crédito, etc.).

Cada reunião individual entre o expropriante e o expropriado deve possuir ao menos um procedimento obrigatório, conforme o art. 10-A do Decreto-Lei de Desapropriação (BRASIL, 1941). Trata-se da apresentação de cópia do DUP, cópia de planta da área a ser desapropriada, descrição de bens atingidos e valor da oferta de indenização, bem como do termo de acordo pelo valor da indenização a ser assinado pelo expropriado.

A execução do projeto de desapropriação em geral é realizada por uma comissão de engenheiros efetivos do órgão, apoiados pela procuradoria jurídica e por assistentes sociais (quando necessário). Esta equipe promove a avaliação ou validação do valor das indenizações, procedimentos de reassentamento e/ou reintegração de posse, análise documental de domínio e as tratativas de negociação extrajudiciais, bem como encaminha para pagamento administrativo ou para ações judiciais.

14.1.3. Os indenizados

A definição de quem será indenizado pode ficar clara nos casos de imóveis com matrículas, com perímetros bem definidos, sem ônus, com proprietários presentes. Nestas situações, os processos administrativos de pagamento de indenização são mais ágeis e não apre-

sentam problemas, podendo o próprio órgão rodoviário ou empresa concessionária realizar acordo administrativo e abertura de matrícula da área desapropriada no registro de imóveis.

Quando a qualificação dos proprietários começa a ficar controversa, mesmo com os esforços da equipe de desapropriação, ultrapassando as atribuições dos oficiais de registro de imóveis, mesmo sabendo que cabe ao expropriado a prova de seu domínio sobre o imóvel, pode ser inevitável a judicialização do processo de desapropriação (desapropriação direta). (Harada, 2012).

Importante comentar que, mesmo dentro de um processo judicial de desapropriação, o acordo sobre o valor da indenização pode existir previamente, sendo encartado um termo de acordo já na petição inicial, como pode ser visto no art. 34-A do Decreto-Lei nº

3365/41 (Brasil, 1941). Restando ao juiz sanar eventuais dúvidas sobre quem faz parte do rol de proprietários expropriados, art. 34.

Nas situações onde o proprietário consegue comprovar sua propriedade sobre o imóvel expropriado, mas questiona o valor da indenização, os processos judiciais tendem a ter suas durações dilatadas em anos, passando por perícias, questionamentos, entre outros procedimentos, até a definição do valor final da indenização e imissão definitiva na posse.

Convém lembrar que uma vez comprovado o domínio do imóvel, arbitrado o valor por avaliação judicial e o expropriante depositando o total do valor avaliado judicialmente, em geral é definida a emissão provisória na posse. Suficiente para legitimar o acesso da empresa responsável pela obra

da rodovia sobre as áreas do imóvel e destruição ou modificação do patrimônio do antigo proprietário (esbulho do bem desapropriado), desta forma a rodovia poderá ser construída sobre aquela área.

Em um processo de gestão fundiária rodoviária, informações complementares, obtidas durante a execução da obra podem ter uma relevância muito grande em processos judiciais. Ações de desapropriações indiretas ou liminar de interdito proibitório podem necessitar de informações sobre data da ocorrência do esbulho ou afirmação da não ocorrência de esbulho.

As informações oficiais sobre o modo e a data da ocorrência do esbulho antes da imissão provisória ou da oficialização pública da transferência de domínio para o Estado, podem ser parâmetros para o cálculo de juros

compensatórios, bem como base para o cálculo da prescrição do direito indenizatório sobre o bem expropriado (Salles, 2009).

No estado do Paraná, por exemplo, o DER determina em licitação que os documentos de comprovação de domínio e de qualificação dos proprietários sejam reunidos pela empresa projetista e encartada no caderno de desapropriação do projeto executivo.

Também que sejam juntadas as documentações de posse de áreas e de qualificação dos posseiros.

Com a atenção, a documentação também dos posseiros, estratégias de reassentamento de atingidos pelas obras podem ser previamente pensadas e assim estimado o tamanho do Plano de Acompanhamento de Reassentamentos (PAR).

14.2. Controle documental (processos, registros e alterações)

Uma questão que não deveria ocorrer, mas pode, é a mudança dos parâmetros previstos em projeto durante a execução da obra.

O deslocamento da geometria da rodovia pode deslocar a pista de rolamento tanto na vertical quanto na horizontal, mudando a posição dos perímetros dos imóveis a desapropriar, bem como as suas áreas. Por vezes, novos imóveis sem cadastro são atingidos ou as áreas a desapropriar acabam ultrapassando as áreas decretadas de utilidade pública para desapropriação.

Estas situações geram grande instabilidade fundiária, pois teoricamente a área da faixa de domínio já foi adquirida pelo Estado, e a rodovia deve ocupar apenas e obrigatoriamente esta faixa de domínio.

Ajustes na geometria da rodovia durante a obra, quando necessários, podem ocasionar a publicação de novo decreto de utilidade pública (DUP), forçando um governante/gestor consciente a parar parcialmente a obra até que o DUP novo seja publicado e as indenizações novas sejam pagas para que os domínios das áreas sejam de fato do Estado.

Os procedimentos de transferência de dominialidade necessários a integralização da área da faixa de domínio de uma rodovia devem ser rigorosamente acompanhados pela equipe de desapropriação.

Uma característica do processo de integralização de uma faixa de domínio é o fato de que envolvem muitos imóveis, e que cada imóvel pode demorar mais ou menos tempo para ser transferido para o patrimônio imobiliário do Estado.

Assim, uma faixa de domínio pode ter uma quantidade de imóveis doados e rapidamente registrados em nome do Estado. Alguns imóveis podem ser registrados em nome do Estado por via de acordo extraoficial (indenizações por acordos administrativos); outros por acordo judicial (artigo 34-A do Decreto-Lei de desapropriações) (Brasil, 1941) e os restantes por definição litigiosa em juízo. Atentar para a lei nº 13.867/2019 (criou o art. 10-A, no Decreto-Lei de Desapropriação), que permite a criação de matrícula nova para imóvel expropriado, sem ser necessária escritura pública. (Brasil, 2019).

Pode ser percebido o aumento na agilidade e a grande economia feita por órgãos públicos com a não necessidade de formalizar escrituras públicas prévias a abertura de matrículas, em todas as três situações citadas no parágrafo

anterior, à luz do art. 10-A, art. 29 e art. 34-A do Decreto-Lei de Desapropriação (Brasil, 1941).

Um item, previsto no Decreto-Lei de Desapropriações (Brasil, 1941), não pode ser esquecido, que ainda gera um desembolso ao expropriante, é a necessidade de registrar a imissão provisória na posse, nas matrículas das áreas em expropriação, como elemento de publicidade, indicando que tal imóvel não está mais integro, possuindo área em processo de imissão definitiva na posse (abertura de nova matrícula), (art. 15, § 4º).

Uma observação pode ser feita, para otimizar custos e esforços em cartórios, é premente a necessidade da gestão fundiária organizando recursos e definição de quando e onde serão registradas imissões provisórias e abertas novas matrículas. As ferramentas de gestão são discutidas na sequência deste texto.

Ainda podem existir ocupações (cercamentos, edificações) em parte das faixas de domínio já existentes (por exemplo, quando a rodovia estiver em obras de duplicação, já existindo uma faixa de domínio instituída). Nestes casos torna-se necessária a reintegração de posse, instituto que demanda também de tempo para se resolver.

Podem existir imóveis com proprietário desconhecido, sendo necessária a intervenção do registro de imóveis, órgãos públicos encarregados do gerenciamento de terras devolutas ou demais bens dominicais ou até mesmo a entrada de ações judiciais demarcatórias (Scavone Jr., 2017).

A manutenção do controle fundiário contendo a situação georreferenciada dos imóveis desapropriados pode permitir confrontar se estes imóveis realmente estão sendo usados para a uti-

lidade pública que se destinavam no seu DUP, fornecendo bases oficiais para respostas a ações de perdas e danos ou direito de preferência, municiando o judiciário para suas decisões (Retrocessão – Scavone, 2012), prevista no art. 35 da Lei de Desapropriações (Brasil, 1941) e no art. 519 do Código Civil (Brasil, 2002).

Também se ressalta a importância da gestão fundiária para controle de “ocupações temporárias”, previstas no art. 36 do Decreto-Lei de desapropriação, as quais podem ser: caminhos de serviço, desvios de tráfego, instalação de estruturas corta rios, ensecadeiras, acessos a jazidas, áreas para instalação de britadores ou usinas de solos, dentre outros usos. Em essência, serão devolvidos aos proprietários no final da obra da rodovia, sendo importante o controle do período de uso, perímetro de área utilizada, controle de ações de recupe-

ração ambiental ou respostas rápidas a eventuais questões judiciais.

Um desenlace para a integralização da faixa de domínio é a eventual necessidade da realização de reintegrações contra posseiros sócio vulneráveis ou até mesmo proprietários cuja área desapropriada atingiu seu único imóvel residencial, e a indenização não foi suficiente para cobrir o custo de uma nova moradia em outro local.

Sabendo de todas estas variáveis, fica muito fácil de perceber a necessidade da gestão dos dados e informações por um sistema de computação georreferenciado.

O uso de Sistemas de Informação Geográficas (SIG) permite rapidamente mostrar em qual estágio se encontra cada processo de aquisição de áreas, localizar geograficamente os imóveis e agrupá-los em suas similaridades. Isto

possibilita a tomada de decisões estratégicas, evita a perda de prazos de ações administrativas e jurídicas, bem como o momento de interagir como outros atores envolvidos na resolução dos processos. (Assad, 1998).

A adaptação de *softwares* já existentes como o Arqview ou o Q Gis é uma estratégia válida e muito importante, pois um órgão estatal rodoviário possivelmente tem várias obras a serem desenvolvidas ao mesmo tempo, necessitando da implantação e integralização de faixas de domínio ou da obtenção de áreas extra faixa (duplicações, readequações de rodovias já existentes) em diferentes partes de suas áreas de jurisdição.

Um SIG bom e eficiente necessita que seja elaborado sobre informações cadastrais corretas. Voltamos assim para o fato da grande importância da

qualidade dos projetos rodoviários de forma geral.

Equipes de engenheiros e advogados devem conhecer bem as fases dos processos e manter o sistema SIG atualizado. Toda a equipe de desapropriação, equipe de execução da obra rodoviária e gestores financeiros responsáveis pelos empenhos e pagamentos das indenizações são responsáveis pela alimentação rápida e precisa do SIG.

São tantas as especificidades e interação de setores e até mesmo órgãos diferentes, que a criação de um *software*/sistema ERP (Enterprise Resource Planning) com ferramentas de georreferenciamento pode ser um estágio seguinte e muito salutar para a rapidez e confiabilidade dos processos de obtenção áreas/imóveis e controle fundiário.

Usando um sistema ERP, os dados do projeto de desapropriação são

carregados no módulo desapropriação, também são carregados os perímetros georreferenciados das áreas afetadas pela faixa de domínio a ser implantada ou complementada.

No mesmo módulo são incluídas informações e cópias de documentos dos possíveis proprietários e dos eventuais ocupantes e dos posseiros.

São encartadas as informações e documentos que validam o valor da indenização para cada matrícula de imóvel ou por posseiro. Os custos estimados para processos de reassentamento vinculado a cada um dos indivíduos a serem reassentados, bem como os relatórios comprobatório de vulnerabilidade social deles.

Informações sobre o sistema de contratos com empreiteiras que farão as obras, informações sobre a gestão da malha rodoviária, interação com ações

ambientais, informações sobre situação financeiras como empenho, geração de pagamento administrativo ou depósito judicial principal ou complementar podem compor as interações entre o módulo desapropriação e os demais módulos do sistema ERP.

Dois módulos externos ao órgão gestor de rodovias podem ser importantes para terem ligação ao sistema ERP. São eles o sistema de protocolo geral do Estado e um de acompanhamento de processos judiciais próprio da Procuradoria Geral do Estado (PGE), caso a competência de representar judicialmente o órgão rodoviário não seja diretamente da procuradoria jurídica do órgão.

Existindo um sistema de gestão de rodovias, um dos módulos seria o de Apoio à Desapropriação (SAD, que permite o acompanhamento das atuali-

zações nos processos de desapropriações de forma *online* (sistema de programação utilizando a própria WEB), agilizando a tomada de decisão. Relatórios, gráficos de acompanhamento, fluxogramas e principalmente mapas interativos são possíveis de serem geradas pelo sistema ERP, potencializando a gestão fundiária das faixas de domínio no momento de suas integralizações e complementações.

14.3. Gestão do patrimônio imóvel

Após a obra rodoviária ter sido concluída, com a faixa de domínio totalmente adquirida e os domínios passados para o Estado, começa a fase de manutenção da dominialidade, uma fase de gestão propriamente dita.

Controle de limites e confrontações, auxílio legal aos imóveis lindeiros (anuências de confrontação, manifestação em ações de usucapião, liberações

de uso de parte da faixa para outras finalidades e outras empresas bem como fiscalização e validação de projetos de acesso à rodovia).

O SIG, como elemento georreferenciado, é mantido atualizado com a interação de outros módulos no caso de sistema ERP, fornece a ferramenta principal para o controle fundiário da faixa de domínio, e pode ser extrapolado para controle patrimonial de todos os bens imóveis em nome do órgão gestor de rodovias.

É interessante a elaboração de uma sistema de gerenciamento que contenha dois itens: 1) desapropriações (dados de projeto/dados de avaliação/procuradoria jurídica); 2) controle de confrontantes (anuências de confrontações e controle de usucapiões).

Dentro desse sistema pode existir uma seção chamada “procuradoria ju-

rídica”. Nela, são atualizados os andamentos dos processos administrativos (até a abertura de matrículas das áreas desapropriadas), bem como o andamento de processos judiciais, retornando aos gestores as informações que só seriam visíveis aos advogados, aumentando assim as possibilidades de planejamento do início das obras, pois permitem visualizar quais imóveis já estão liberados para obra ou com iminente imissão provisória na posse.

As informações disponibilizadas dentro do sistema ficam disponíveis imediatamente e *online*, agilizando decisões do órgão.

Ferramentas complementares, utilizadas periodicamente, como obtenção de imagens de satélite, voos que gerem imagens georreferenciadas, sobrevoos com laser *scan* ou obtenção de imagens

com veículos rodando diretamente nas rodovias completam a gestão fundiária.

Mas uma ação ainda é a mais efetiva e rápida para a gestão fundiária, mais efetiva que a obtenção de imagens periodicamente é a manutenção de equipes de fiscalização diária nas rodovias, treinadas para identificar ou operar equipamento que defina os limites da faixa de domínio, os acessos regulamentados, os usos permitidos e regulamentados dentro da faixa, operações de manutenção de linhas de luz, dutos, dentre outras formas de uso comum de uma faixa de domínio podem ser controlados, informando o setor jurídico sobre as invasões e usos indevidos, sempre com a utilização e atualização do cadastro de empreendimentos implantados na faixa de domínio.

Nas rodovias pode ocorrer uma estrutura fragmentada para realizar ati-

vidades rotineiras de manutenção e operação da rodovia e que também realizam a fiscalização e prevenção da ocupação ilegal da faixa de domínio. Uma sugestão é dividir a malha viária em trechos de gestão, cada um com cerca de 350 km de rodovias.

Outra forma de apoio para fiscalização das faixas de domínio é associar ao serviço contratado para realização de limpeza e manutenção da faixa de domínio (roçada, limpeza de elementos de drenagens), também identificação de todos os novos empreendimentos instalados na faixa de domínio, inclusive a ocorrência de invasões ou usos ilegais. Por fim, pode se dispor de um sistema de ouvidoria (telefone e e-mail) para denúncias.

Outro ponto fundamental é agilidade do corpo jurídico de gerar as notificações para desocupação ou regulari-

zação do uso da faixa de domínio, antes da perda do efeito das ações de reintegrações de posse sobre invasores ou do aparecimento de problemas contratuais junto a empresas usuárias da faixa.

O sistema ERP, ou o uso de ferramenta SIG, também facilita o controle documental dos imóveis particulares que, depois de expropriados, compõem a atual faixa de domínio, resgatando eventuais históricos de imóveis que não tiveram indenizações pagas, prescrevendo o prazo indenizatório, e que hoje necessitam ser regularizadas pelos antigos proprietários, ou imóveis que ainda estão em ações judiciais de desapropriação indireta, com as eventuais e intempestivas “diligências judiciais” que, em prazo exíguo, solicitam informações complexas.

Ainda referente a faixas de domínio já integralizadas e de domínio do Estado, só com uma gestão fundiária eficien-

te pode-se monitorar as ações do Estado em municipalizar a operação de rodovias em trechos onde o perímetro urbano foi expandido, ou em trechos inteiros que foram repassados para operação municipal (trechos municipalizados), mas sem a devida lei estadual que repassa o domínio direto além do domínio útil. Sendo o Estado ainda “dono” da faixa de domínio e o município “usuário”.

Também no mesmo contexto, ainda pode ocorrer eventuais desapropriações da União sobre faixas de domínio de rodovias estaduais, sendo necessário o repasse de informações fundiárias para esta transação.

Assim, tantas demandas da Secretaria do Patrimônio da União – SPU/MP, dos departamentos do patrimônio dos Estados, quanto de municípios, podem ser prontamente atendidos.

No entendimento do DER/PR, as edificações existentes na faixa não edificante previstas na Lei nº 6.766/1979 (Brasil, 1979) são definidas em sua posição e momento em que foram construídas, e a prefeitura municipal é notificada, solicitando ações efetivas destes municípios sobre as pessoas que edificaram em local impróprio, em geral sendo solicitada a demolição da edificação. Este controle entre a verificação da edificação, notificação da prefeitura e a desocupação da faixa não edificante pode ser controlado pelo sistema de gestão fundiária, onde o uso da informática é fundamental.

Tem ainda um último fator que solidifica a necessidade do controle de informações e da gestão fundiária nos órgãos rodoviários, o fator aposentadoria/relocação dos funcionários públicos ou pessoas envolvidas no processo

de desapropriação e gestão da faixa ao longo do tempo.

Uma pessoa que interagiu com a questão fundiária, quando é transferida de setor, de órgão, ou se aposenta, leva embora suas memórias, que, quando não armazenadas na forma de documentação pública, tendem a se perder, e as respostas do órgão a demandas gerais tendem a terem falhas, gerando mal-entendido e demoras desnecessárias.

14.4. Manutenção e melhoria de sistema de gestão fundiária

De forma esquemática, buscando utilizar a ideia de controle de processos e busca da melhoria contínua, pode-se utilizar a ferramenta “PDCA” (Deming, 1990), assim podem ser colocadas as três bases para a gestão fundiária descritas anteriormente como sendo:

- Fase de planejamento (Plan): Fiscalização e ajustes no projeto de engenharia;
- Fase de execução (Do): Fase declaratória e executória da desapropriação por utilidade pública;
- Fase de controle e melhoria (Check, e Act): manutenção de sistemas de computação e estratégias de manutenção do domínio útil das faixas de domínio.

Convém resguardar que a ideia de “checar”, no contexto fundiário, deve ter uma percepção de não fugir das metas planejadas, bem como não permitir que a meta original do projeto de desapropriação “obter o domínio sobre as áreas dos imóveis desapropriados” seja ameaçada ou não seja conquistada.

A etapa “Act” é a capacidade de melhorar os processos, readaptar os procedimentos a mudanças nas legislações, otimizar operações, obter segurança jurídica e respostas estratégicas,

tática e operacionais rápidas, principalmente a questões decorrentes da operação cotidiana na rodovia, tais rodovias que, em geral, duram mais de 70 anos de vida útil.

15. LEGISLAÇÃO DOS ÓRGÃOS RODOVIÁRIOS ESTADUAIS E FEDERAL

Estado	AC
Órgão	DERACRE
Home Page	http://deracre.acre.gov.br/
Estado	AL
Órgão	DER
Home Page	www.der.al.gov.br
Lei	6.651, de 22/12/2005
Decreto	3.407, de 02/10/2006
Estado	AP
Órgão	SETRAP
Home Page	https://setrap.portal.ap.gov.br/
Lei	2.244, de 10/11/2017
Estado	AM
Órgão	SEINFRA
Home Page	http://www.seinfra.am.gov.br/
Estado	BA
Órgão	SEINFRA
Home Page	http://www.infraestrutura.ba.gov.br/
Lei	Regulamento interno
Estado	CE
Órgão	DER
Home Page	https://www.seinfra.ce.gov.br/
Lei	13.327, de 15/07/2003
Decreto	27.209, de 10/10/2003

Estado	DF
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.df.gov.br/
Lei	5.795, de 27/12/2016
Decreto	38.020, de 21/02/2017
Estado	DF
Órgão	DNIT
Home Page	http://www.dnit.gov.br/
Lei	Resolução nº 11 – CA/DNIT de 27/03/2008
Estado	ES
Órgão	DER
Home Page	www.der.es.gov.br
Lei	10.782, de 15/12/2017
Estado	GO
Órgão	GOINFRA
Home Page	http://www.goinfra.go.gov.br/
Lei	14.408, de 21/01/2003; 18.029, de 22/05/2013
Estado	MA
Órgão	MOB/MA
Home Page	http://www.sinfra.ma.gov.br
Lei	9.423, de 20/07/2011
Estado	MG
Órgão	DEER
Home Page	www.deer.mg.gov.br
Decreto	43.932, de 21/12/2004
Estado	MS
Órgão	AGESUL
Home Page	http://www.agesul.ms.gov.br/
Lei	3.344, de 22/12/2006
Decreto	12.526, de 25/03/2008

Estado	MT
Órgão	SINFRA
Home Page	http://www.sinfra.mt.gov.br/
Estado	PA
Órgão	SETRAN
Home Page	http://setran.pa.gov.br/site/
Estado	PB
Órgão	DER
Home Page	https://der.pb.gov.br/
Estado	PR
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.pr.gov.br/
Lei	17.445, de 27/12/2012
Decreto	140, 13/01/2015
Estado	PE
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.pe.gov.br/web/der
Lei	13.698, de 18/12/2008
Estado	PI
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.pi.gov.br/index.php
Lei	5.528, de 26/12/2005
Estado	RR
Órgão	DEIT
Home Page	http://www.seinf.rr.gov.br/
Estado	RO
Órgão	DER
Home Page	www.der.ro.gov.br
Lei	2.216, de 21/12/2009

Estado	RJ
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.rj.gov.br/
Legislação	Deliberação 34 de 25/09/1991
Estado	RN
Órgão	DER
Home Page	http://www.der.rn.gov.br/
Estado	RS
Órgão	DAER
Home Page	https://www.daer.rs.gov.br/inicial
Lei	12.238, de 14/01/2005
Decreto	43.787, de 12/05/2005
Estado	SP
Órgão	DER
Home Page	www.der.sp.gov.br
Legislação	Regulamento Interno - Portaria 050, de 21/07/2009
Estado	SC
Órgão	SIE
Home Page	http://www.deinfra.sc.gov.br/home
Lei	13.516, de 04/10/2005
Decreto	3.930, de 11/01/2006
Estado	SE
Órgão	DER
Home Page	www.der.se.gov.br
Lei	6.425, de 20/06/2008
Estado	TO
Órgão	AGETO
Home Page	www.seinf.to.gov.br/menu-lateral/ageto
Lei	2.007, de 17/12/2008

16. CONCLUSÕES

As faixas de domínio têm finalidades específicas e devem ser geridas e fiscalizadas pelo órgão rodoviário. O controle ocupacional das áreas marginais rodoviárias, ou qualquer outra que leve interferência visual ou de trânsito à rodovia, deve ser realizado e gerenciado pelos órgãos rodoviários, que exercerão o poder de polícia.

Qualquer ocupação irregular nas faixas de domínio de rodovias estaduais e federal torna-se um grande risco à segurança viária.

Portanto, é primordial que haja uma intensificação da fiscalização viária, visando inibir essas ocupações de modo a preservar a integridade do patrimônio público e ambiental e a segurança viária em benefício dos usuários

das rodovias e da própria população lindeira às faixas de domínio.

A utilização das faixas de domínio não é indispensável à adequada prestação de serviços pelos interessados (geralmente, concessionárias ou permissionárias ou autorizadas), visto que há alternativas igualmente eficazes, tais como a constituição de “estrada de servidão”. O que seria mais razoável e correto.

Por fim, com a finalidade de fortalecermos o setor rodoviário nos Estados, ressaltamos a importância e a necessidade da aplicação e da regulamentação, através de legislação específica (Lei) e de decreto regulamentador, com vistas à implementação da Faixa de Domínio que dispõe sobre o ordenamento do uso do solo nas faixas de domínio e lindes das rodovias estaduais.

17. DIRETORIA DA ABDER (2019-2021):

PRESIDENTE

Eng. Riumar dos Santos – GOINFRA/GO

DIRETOR DE PLANEJAMENTO

Eng. Fauzi Nacfur Junior – DER/DF

DIRETOR DE OPERAÇÕES

Del. Lawrence Melo Pereira – MOB/MA

DIRETOR DE APOIO

Cel. Eng. Erasmo Meireles e Sá – DER/RO

DIRETOR DE PROGRAMAS ESPECIAIS

Eng. Carlos Pereira de Carvalho e Silva – DER/PB

REPRESENTANTES REGIONAIS:

REGIÃO NORTE/NORDESTE 1:

Eng. Carlos Pereira de Carvalho e Silva – Diretor Geral do DER/PB

REGIÃO NORDESTE 2:

Eng. Saulo Filinto Pontes – Superintendente da SIT/BA

REGIÃO SUDESTE:

Eng. Uruan Cintra de Andrade – Diretor Geral do DER/RJ

REGIÃO SUL:

Eng. Fernando Furiatti Saboia – Diretor Geral do
DER/PR

REGIÃO CENTRO-OESTE

Arq. Marcelo de Oliveira e Silva – Secretário de SIN-
FRA/MT

CONSELHO FISCAL (Titulares)

- 1- Eng. Vânia Torquato Sobrado – DER/SP
- 2- Cont. Carlos Geraldo Caixeta Cruz – DER/DF
- 3- Eng. Flávio Cavalcante Reis – GOINFRA/GO

CONSELHO FISCAL (Suplentes)

- 1- Adm. Deliomar da Silva – DER/SP
- 2- Eng. Fernando Dieckmann Medeiros – DAER/RS

SECRETÁRIO GERAL

Eng. Mauricio Marques

SUPERINTENDENTE EXECUTIVO

Eng. Rui Corrêa Vieira

18. ASSOCIADOS EFETIVOS DA ABDER

DER/AC – Departamento de Estradas de Rodagem, Infraestrutura Hidroviária e Aeroportuária do Acre.

DER/AL – Departamento de Estradas de Rodagem de Alagoas.

SETRAP – Secretaria de Estado de Transportes do Amapá.

SEINFRA/AM – Secretaria de Estado de Infraestrutura de Amazonas.

SIT/BA – Superintendência de Infraestrutura de Transporte da Bahia.

DER/CE – Departamento Estadual de Rodovias do Ceará.

DER/DF – Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal.

DER/ES – Departamento de Estradas de Rodagem do Espírito Santo.

GOINFRA/GO – Agência Goiana de Infraestrutura e Transportes.

MOB/MA – Agência Estadual de Transportes e Mobilidade Urbana do Maranhão.

SINFRA/MT – Secretaria de Estado de Transportes de Mato Grosso.

SEOP/MS – Secretaria de Estado de Obras Públicas e de Transportes.

DEER/MG – Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais.

SETRAN/PA – Secretaria de Estado dos Transportes do Pará.

DER/PB – Departamento de Estradas de Rodagem da Paraíba.

DER/PR – Departamento de Estradas de Rodagem do Paraná.

DER/PE – Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco.

DER/PI – Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí.

DER/RJ – Fundação departamento de Estradas de Rodagem do Rio de Janeiro.

DER/RN – Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Norte.

DAER/RS – Departamento autônomo de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul.

DER/RO – Departamento de Estradas de Rodagem e Transportes.

DEIT/RR – Departamento de Infraestrutura de Transportes.

SIE/SC – Secretaria Estadual de Infraestrutura e Mobilidade de Santa Catarina.

DER/SP – Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo.

DER/SE – Departamento de Estradas de Rodagem de Sergipe.

AGETO/TO – Agência Tocantinense de Transportes e Obras.

19. ASSOCIADOS NÃO EFETIVOS DA ABDER

1. ArcelorMittal Brasil S.A.
2. Eliseu Kopp & Cia Ltda.
3. Engebrás Tecnologia Ltda.
4. Eritram Participações e Representações Ltda.
5. Lisy Soluções em Metalurgia Ltda.
6. SERPRO - Serviço Federal de Processamento de Dados
7. Softplan Planejamento e Sistemas Ltda.
8. Strata Engenharia Ltda.
9. 3M do Brasil Ltda.

20. MEMBROS DO GRUPO DE TRABALHO DE FAIXA DE DOMÍNIO E DE- SAPROPRIAÇÕES

DER/SP – GILBERTO DE FREITAS – (Coordenador)

DER/AL – ANA LIMA NASCIMENTO

DER/AL – MARIA LÚCIA DO NASCIMENTO GUEDES

SIT/BA – ALBERTO GORDILHO

SIT/BA – WELINGTON MENEZES

SIT/BA – ANSELMO CALIXTO DA MOTA

DER/CE – ANA JOANA VIEIRA C. DOMINGOS

DER/CE – NICOLE FELISMINO APOLINÁRIO

DER/CE – JOÃO BOSCO DE CASTRO

DER/DF – LUCAS SANTOS DE FARIAS

DER/DF – HANS FERNANDES DE LEMOS

DER/ES – VITOR KIEFER FIRMINO

DER/ES – NEOMAR A. PEZZIN JUNIOR

GOINFRA/GO – RENATO PEREIRA SOBRINHO

GOINFRA/GO – MARCO OREDES P. DE MORAES

GOINFRA/GO – IRIS BENTO TAVARES

MOB/MA – THIAGO FERREIRA SOUZA

DEER/MG – FERNANDO SOARES

AGESUL/ MS – ÂNGELA MARIA QUINTANA

AGESUL/MS – FRANCISCA TERKO INOUE

SINFRA/MT – IVO DA COSTA

SINFRA/MT – JOSÉ CARLOS GUIMARÃES

SETRAN/PA – RENATA SOUZA DOS SANTOS

DER/PB – MANOEL GOMES DA SILVA

DER/PE – ARTUR CERQUEIRA RIBEIRO DE GUSMÃO

DER/PE – DIOGO CARVALHO DE OLIVEIRA

DER/PE – REJANE FERREIRA LINS

DER/PR – WILLIAN BORELLI POLZL

DER/PR – GINO PEREIRA LOYOLA

DER/RO – PAULO SOUTO

DER/RO – ERASMO MEIRELES E SÁ

DAER/RS – FERNANDO DIECKMANN MEDEIROS

DAER/RS – JANE TERESINHA COMPASSI DUTRA

SIE/SC – ELISA QUINT DE SOUZA OLIVEIRA

SIE/SC – LUIZ GONZAGA NUNES

SIE/SC – GUILMAR JOSÉ SIMON

DER/SE – AXCELINO LUIZ DE SOUZA

DER/SE – FREDERICO G. DE GÓES

DER/SE – GERALDO MORAES MOTTA FILHO

DER/SE – TALES PHILIPPE RODRIGUES ARAUJO

DER/SE – ANCELMO LUIZ DE SOUZA

DER/SP – JAQUELINE CORREIA DE ARAUJO

AGETO/TO – ÁTILA DE OLIVEIRA

AGETO/TO – RUBERVAL FRANÇA

AGETO/TO – LUCIA LEIKO T MURAISHI GARCIA

AGETO/TO – CLÁUDIO GOMES DIAS

CGDR / DNIT – DAVID COSTA MELO

CGDR / DNIT – THIAGO FELIPE FARIAS

CGDR / DNIT – VINICIUS DO CARMO ALVES

CGDR / DNIT – BRUNO MARQUES SANTOS SILVA

SOFTPLAN/SC – RODRIGO BIANCHETTI

SOFTPLAN/SC – RICARDO GAUSMANN

SOFTPLAN/SC – GIOVANNI DALLA COSTA

21. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT, Norma NBR-15.486, de março de 2016 - responsável por estabelecer as diretrizes de dispositivos de contenção viária no Brasil.

ASSAD, Eduardo D. Sistemas de Informações geográficas. Aplicado a agricultura – 2ª Ed. Brasília – EMBRAPA, 1998.

BRASIL, Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o parcelamento do Solo Urbano de e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm>.

BRASIL, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm.

BRASIL. Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. Acessado em 01 de setembro de 2019 <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del336>

BRASIL. Lei nº 13867, de 26 de agosto de 2019. Acessado em 01 de setembro de 2019 <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Lei/L13867.htm>

- CAVALCANTES, Geraldo C. Administração e Qualidade. A superação dos desafios. SP: Makron Books, 1997.
- DEMING, W. Edwards. Qualidade: A revolução da administração. RJ: Marques Saraiva, 1990.
- DNIT - Manual de Procedimentos para a Permissão Especial de Uso das Faixas de Domínio de Rodovias Federais e outros Bens Públicos sob jurisdição do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT - 2008.
- HARADA, Kiyoshi Desapropriação: doutrina e prática. 9ª Ed. São Paulo: Atlas, 2012.
- MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro, 26ª edição, Editora Revista dos Tribunais, 2004.
- MITIDIERO, Nei Pires. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2005.
- OLIVEIRA, Elisa Quint de Souza de. Rodovias: gestão pública das faixas de domínio. 1ª ed. Editoras Prismas. Curitiba, 2015.
- RIZZARDO, Arnaldo. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 6ª ed. ver., atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.
- RONDÔNIA. Lei nº 2.216, de 21 de dezembro de

2009. “Dispõe sobre o ordenamento do uso do solo nas faixas de domínio e lindeiras das rodovias estaduais do Estado de Rondônia”. Publicada no Diário Oficial do Estado – DOE nº 1394, de 22/12/2009.

SALLES, José Carlos de Moraes. A desapropriação à luz da doutrina e jurisprudência. 5ª ed. ver. Atual. e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2006.

SALLES, José Carlos de Moraes. A desapropriação à luz da doutrina e da Jurisprudência. 6a Ed. São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2009.

SANTA CATARINA. Decreto nº 3.930, de 11 de janeiro de 2006. Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências. Disponível em <http://www.deinfra.sc.gov.br/fxd/legislacao.jsp>.

SANTA CATARINA. Decreto nº 759, de 21 de dezembro de 2011. Aprova o Plano Rodoviário Estadual. Disponível em <http://leisestaduais.com.br/sc/decreto-n-759-2011-santa-catarina-aprova-o-plano-rodoviario-estadual-e-es>

tabelece-outras-providencias-2018-09-27-ver-sao-compilada.

SANTA CATARINA. Lei nº 13.516, de 04 de outubro de 2005. Dispõe sobre a exploração da utilização e da comercialização, a título oneroso, das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias estaduais e federais delegadas ao Estado, por empresas concessionárias de serviço público, por empresas privadas ou por particulares, e estabelece outras providências. Disponível em <http://www.deinfra.sc.gov.br/fxd/legislacao.jsp>.

SANTA CATARINA. Lei nº 6.063, de 24 de maio de 1982. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. Disponível em <http://www.deinfra.sc.gov.br/fxd/legislacao.jsp>.

SANTA CATARINA. Lei nº 741, de 12 de junho de 2019. Disponível em http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2019/741_2019_lei_complementar.html

SCAVONE JR., Luiz A. Direito Imobiliário, teoria e prática. 14ª ed. São Paulo: Editora Florense, 2019.

SILVA, José Afonso da. Direito Urbanístico Brasileiro. 6ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

22. IMAGENS

Rodovia – p. 28

<http://brasilcaminhoneiro.com.br/rodovias-paulista-concessionaria/>

Lixo na rodovia – p. 29

<https://www.blogiveco.com.br/rodovias-de-concessao-paulistas-recolhem-67-toneladas-de-lixo-por-dia/>

Rodovia congestionada – p. 30

https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2019/04/18/interna_gerais,1047242/rodovias-que-cortam-bh-registram-lentidao-nesta-quinta-feira.shtml

Dispositivo em nível – p. 33

<https://www.egr.rs.gov.br/conteudo/8312/nova-rotulana-ers-235-levara-mais-seguranca-aos-usuarios-da-rodovia>

DER/SP utiliza drone para monitoramento de rodovia – p. 35

Poste na rodovia – p. 39

<http://tvj1.com.br/regional/noticias/estrada-em-ico-tem-postes-no-meio-de-pista-absurdo.html>

Acesso rodoviário – p. 42

<http://www.azimute.eng.br/acesso-rodoviario/>

Propaganda irregular em rodovia – p. 46

<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/01/>

fiscalizacao-remove-278-faixas-publicitarias-irregulares-no-df.html

Propaganda em rodovia – p. 46

<http://www.karony.com.br/outdoor-painel-rodovia-castelo-branco.php>

Acidente em poste – p. 49

<https://rnews.com.br/carro-bate-em-poste-de-iluminacao-da-rodovia-sp-332.html>

Trecho urbano – p. 51

<http://www.saladetransito.com/2014/01/trechos-urbanos-de-rodovias-competencia.html>

Construção irregular – p. 61

<http://informepolicial.com/Caminhao-invade-destroica-casa-em-Ibaiti/>

Fiscalização DER – p. 65

<https://paraiba.pb.gov.br/noticias/verao-seguro-patrolha-rodoviaria-do-der-pb-realiza-blitz-no-litoral-paraibano>

Rede óptica – p. 67

<https://www.ispblog.com.br/2017/02/01/planejamento-da-construcao-de-redes-opticas-subterraneas/>

Iluminação pública – p. 68

<http://www.mairinque.sp.gov.br/noticia/rodovia-raposo-tavares-recebe-manutencao-na-iluminacao-publica>

Via congestionada – p. 86

<https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/sp/2015-10-12/volta-do-feriado-provoca-congestionamento-nas-rodovias-de-sao-paulo.html>

23. ANEXOS

Toda a legislação existente que foi compilada pelo GT, encontra-se no site da ABDER para consulta.

Publicação efetuada pela ABDER



SCS Quadra 01 Bloco "I" Nº 30, conjunto 1005 -
Edifício Central
70304-900 - Brasília DF
Telefones: (61) 3321-3109 / 3224-0541
E-mail: abder@abder.org.br

Composto nas oficinas do Estúdio
Semprelo, em Florianópolis, SC,
com a fonte Palatino, e impresso
na gráfica Rocha, Palhoça, SC, em
outubro de 2019.



ABDER

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA
DOS DEPARTAMENTOS ESTADUAIS
DE ESTRADAS DE RODAGEM

Patrocínio



SOFTPLAN

