



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE POCONÉ
Praça da Matriz, 344 Fone/Fax 345-1519
Cep. 78.175-000 -
PLENARIO DAS DELIBERAÇÕES

Poconé-MT

Controle de tramitação	Votos favor	Votos contra	Abst.	Aprova-do	Rejeita-do	Visto	() Projeto de Lei () Projeto Decreto Legislativo () Projeto de Resolução () Requerimento (X) Indicação () Moção () Emenda () Emendas a Lei Orgânica () Parecer () Outros (Proj. Lei Complementar)	Número
1ª discussão () Única () / /								022/19
2ª discussão () / /								
Redação final / /								
Conces. Vistas / /								
Outros / /								

Autora: VEREADORA CAMILA SILVA, PSC.

PROTOCOLO:

Recebi ____/____/____

Secretaria

() APRESENTADA

EM, ____/____/____

Antônio Edson de Arruda Souza
Presidente

Exmº Sr. Presidente da Câmara Municipal de Poconé – MT.

A Vereadora que a esta subscreve, nos termos do Regimento Interno da Casa, INDICA as Suas Excelências Senhor Deputado Estadual Paulo Araújo, Senador Wellington Fagundes, no sentido de buscar entendimentos e tomadas de providências necessárias junto ao Governo Federal objetivando a federalização da MT – 060 rodovia “Zelito Dorileo/Transpantaneira”, bem como viabilizar a continuidade da Rodovia até a cidade de Corumbá, estado de Mato Grosso do Sul. Visando a retomada da integração entre os municípios Poconé - MT e Corumbá-MS com a possibilidade de asfaltar a MT e mapear pontos de passagens de animais, criando mecanismo para diminuir o impacto.

Justificativa:

O primeiro multimodal de transporte brasileiro para a integração do trem com balsa e rodovia foi planejado no começo dos anos 1970 para interligar São Paulo e Mato Grosso, com trecho na área ora pertencente a Mato Grosso do Sul. Esse projeto fazia parte do Plano de Integração Nacional criado pelos militares que governavam o Brasil, dentro da política nacionalista de “Integrar para não Entregar”. Dele nasceu a Rodovia Transpantaneira.

No primeiro passo o multimodal com suas matrizes de transporte utilizaria a ferrovia, de São Paulo a Corumbá (agora Mato Grosso do Sul); a pantaneira Hidrovia Cuiabá-Paraguai, de Corumbá a Porto Jofre, no município de Poconé; e a Rodovia Transpantaneira, de Poconé a Porto Jofre. Num segundo passo a ligação rodoviária se estenderia de Corumbá a Poconé sendo alternativa ao transporte fluvial no trajeto.

A Transpantaneira avançou 140 quilômetros pelo município de Poconé, da cidade à margem direita do rio Cuiabá. A rodovia é uma grande reta em maior parte do



ESTADO DE MATO GROSSO
CÂMARA MUNICIPAL DE POCONÉ
Praça da Matriz, 344 Fone/Fax 345-1519
Cep. 78.175-000 -
PLENARIO DAS DELIBERAÇÕES

Poconé-MT

trajeto suspensão por aterro com 124 pontes pequenas e médias sobre corixos, o que mostra o grau de dificuldade que foi sua construção. A obra foi cumprida na parte que mais tarde seria o remanescente mato-grossense após a divisão territorial para a criação de Mato Grosso do Sul, mas não foi executada no trecho da área seccionada.

Transpantaneira é a MT-060. Ela é Estrada-Parque e recebeu a denominação de Rodovia José Vicente Dorileo – Zelito Dorileo, por uma lei de autoria do deputado estadual Paulo Moura sancionada em 21 de janeiro de 1999 pelo governador Dante de Oliveira. Zelito foi pecuarista em Poconé e dirigente sindical patronal rural.

A construção da Transpantaneira começou em 5 de setembro de 1972 quando Mato Grosso era governado por José Manuel Fontanillas Fragelli. A obra foi executada pela Companhia de Desenvolvimento de Mato Grosso (Codemat), sob responsabilidade técnica dos engenheiros Enzo Perri, Hilton Campos (foi deputado estadual e prefeito de Juína), Kikuo Ninomiya Miguel (foi deputado estadual) e outros.

Em 1974, o governo federal inaugurou a ligação asfáltica de Cuiabá com Campo Grande (BR-163) e Goiânia (BR-364) ambas via Rondonópolis. Paralelamente a isso a Transpantaneira foi concluída, mas perdeu importância pela natural opção pelo transporte rodoviário nas rodovias federais recém-construídas. Diante dessa realidade a obra não avançou além de Porto Jofre, rumo sul, na área agora de Mato Grosso do Sul. A Transpantaneira ganhou algumas pontes de concreto, mas cintura fina – com passagem em sentido único. Sua construção retirou fazendas do isolamento e criou um corredor turístico de pesca e contemplação, já que surgiram pousadas em suas margens. Na sua área de influência é intenso o fluxo de turistas europeus, japoneses, australianos, norte-americanos e de países vizinhos.

A imagem que vale por mil palavras percorrer a Transpantaneira é mergulhar visualmente na beleza pantaneira com sua exuberante flora e uma fauna de cair o queixo.

À margem da rodovia pachorrentos jacarés se espalham. Garças brancas, quatis, capivaras, ariranhas, tuiuiús, biguás, talha-mares, veados, jaguatiricas, bugios, tatús, antas, canários e muitos outros pássaros, répteis e animais se misturam entre os ipês, aguapês, aricás, lixeiras, babaçus, bocaiuveiras, pequizeiros, lobeiras e aquela mistura infinitiva do verde da vegetação com o azul do céu e a tonalidade da água, que vai da transparência ao escuro, do esverdeado ao azul.

Não tenha pressa ao viajar pela Transpantaneira. É comum o trânsito de grandes boiadas conduzidas por comissários e peões, todos montados em imponentes animais da raça Cavalo Pantaneiro, que é rei nos dois estados, quando o assunto é montaria.

Sala das Sessões “Josefa Gonçalves”, em 15 de abril de 2019.

Vereadora Camila Silva, PSC.