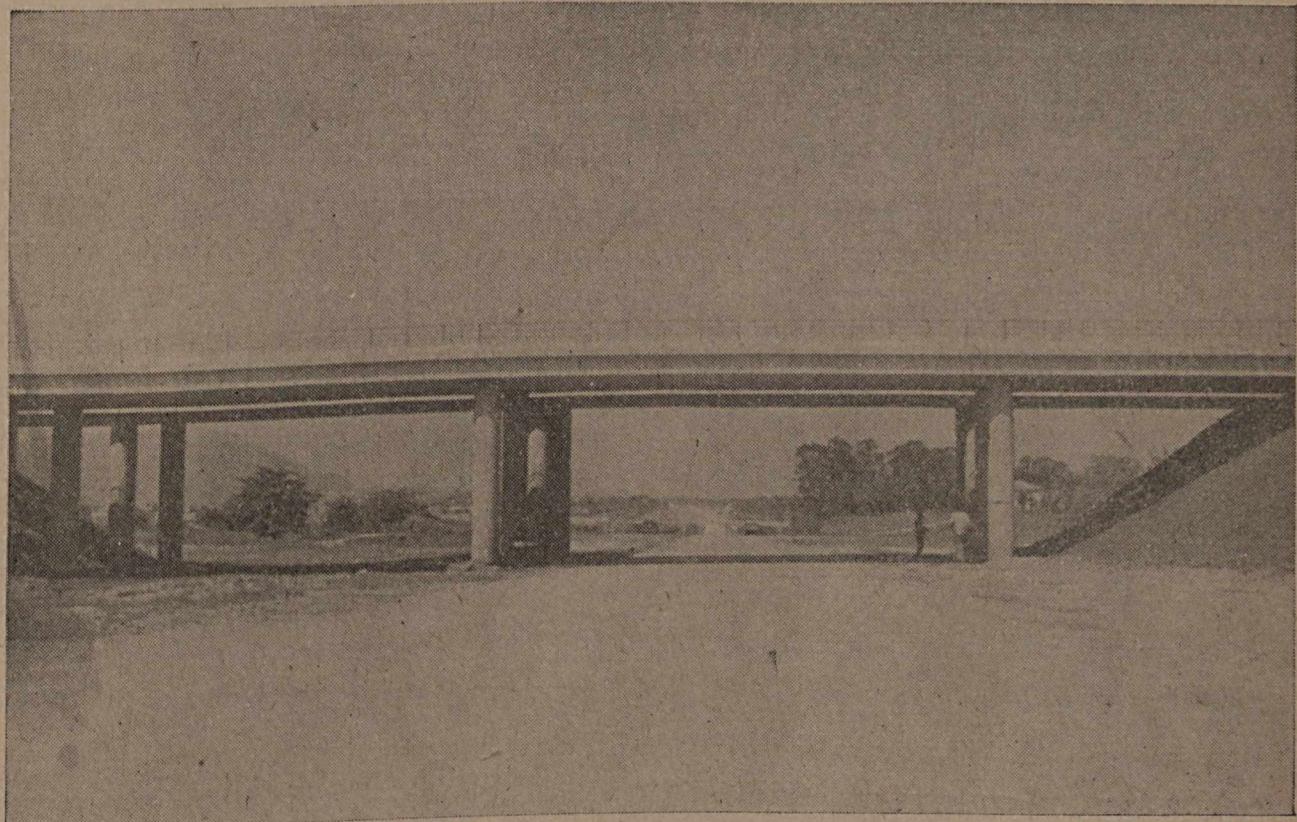


O Problema Rodoviário no Brasil

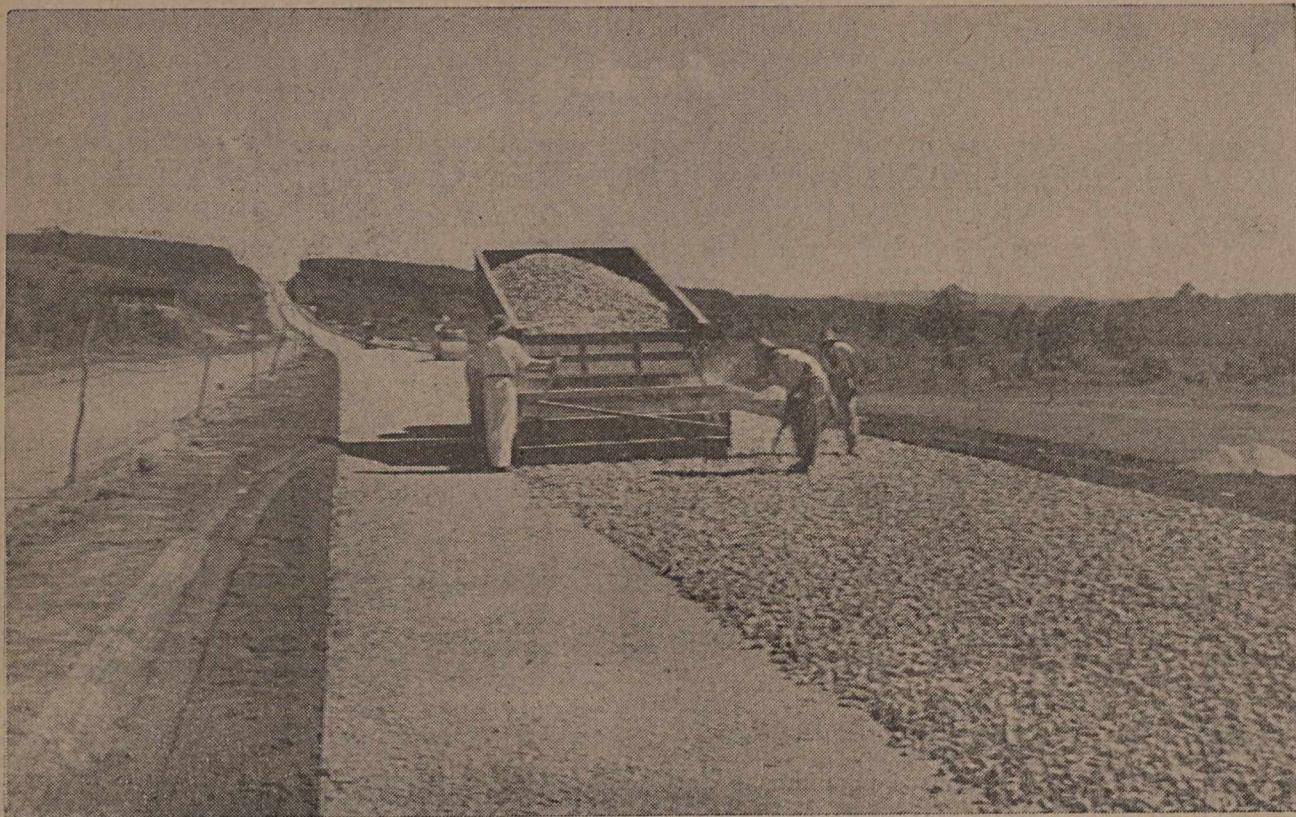
(Reportagem de VITORINO DE OLIVEIRA)

PARA o Brasil, país dotado de enorme superfície, o problema da circulação é, e continuará a ser ainda por muitos anos, o mais urgente e necessário. No transcurso da última guerra foi possível observar, em tóda a sua extensão, o tremendo "deficit" de vias de comunicação existente. Os gêneros encareceram assustadoramente e houve quase um ilhamento de centros populosos e dos núcleos produtores. Voltaram-se, então, os olhos dos nossos estadistas para a solução definitiva dos transportes terrestres, e tôdas as vias matrizess foram aceleradas na sua construção. Um novo

surto de progresso foi notado no desenvolvimento dos nossos meios de transportes com a marcha para o interior do país, rumo aos centros produtores, às terras férteis e às cidades outrora esquecidas do sertão. A nossa política rodoviária trouxe para o Brasil uma fase de soerguimento e de unificação, traçando novas artérias importantes no corpo nacional. Necessária é a persistência desse entusiasmo porque é óbvia a importância dos transportes rodoviários para o país, quer sob o ponto de vista econômico quer sob o aspecto político e militar.



Viaduto do trevo — Cidade Rodoviária — Av. Bandeiras — 4 vãos de (10,71, 15, 15 e 10,71) — estrada celular 1.ª vez no Brasil



Espalhamento de pedra do macadame betuminoso — Rodovia "Presidente Dutra", trecho Arujá-Guarulhos

A rodovia cabe função pioneira entre os demais meios de circulação, pela facilidade da sua utilização, sua maleabilidade quanto às condições técnicas; o fato de ser permitido o seu uso pelos mais variados meios de transporte e o progresso do motor a combustão tornaram-na imprescindível ao desenvolvimento de qualquer país.

A nova política rodoviária, implantada no Brasil pelo Decreto n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que criou o *Fundo Rodoviário Nacional* e deu autonomia administrativa e financeira ao *Departamento Nacional de Estradas de Rodagem*, permitiu que, nestes últimos tempos, o problema rodoviário brasileiro, atrasado de muitos anos, mesmo em relação à maioria dos países sul-americanos, fosse encarado de frente, dentro de bases gerais e seguras.

Estabelecido pelo referido decreto e, posteriormente, pela Constituição Federal, em seu artigo 15, § 2.º, e a Lei n.º 302, de 13 de julho de 1948, que o regulamentou, o rateio do Fundo

Rodoviário entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, em proporções justas, puderam êsses Poderes dar maior incremento à construção e melhoramento das rodovias que lhe ficaram afetas, de acordo com os planos que tiveram de organizar, em obediência às referidas leis.

De conformidade com êsses planos, o sistema rodoviário brasileiro deverá, dentro de alguns anos, ser constituído de uma rede homogênea que, partindo das rodovias municipais de interesse local, passe às estaduais de caráter regional, até atingir as linhas troncos federais de âmbito nacional.

Os planos rodoviários da União e dos Estados já se acham prontos e aprovados, empenhando-se êsses Poderes na execução dos mesmos. Quanto aos dos Municípios encontram-se em estudos, estando muitos deles já organizados.

O Plano Rodoviário Nacional tem uma extensão de 46.000 quilômetros dos quais mais ou menos 12.000 acham-se construídos, permitindo tráfego seguro, embora algumas rodovias necessi-

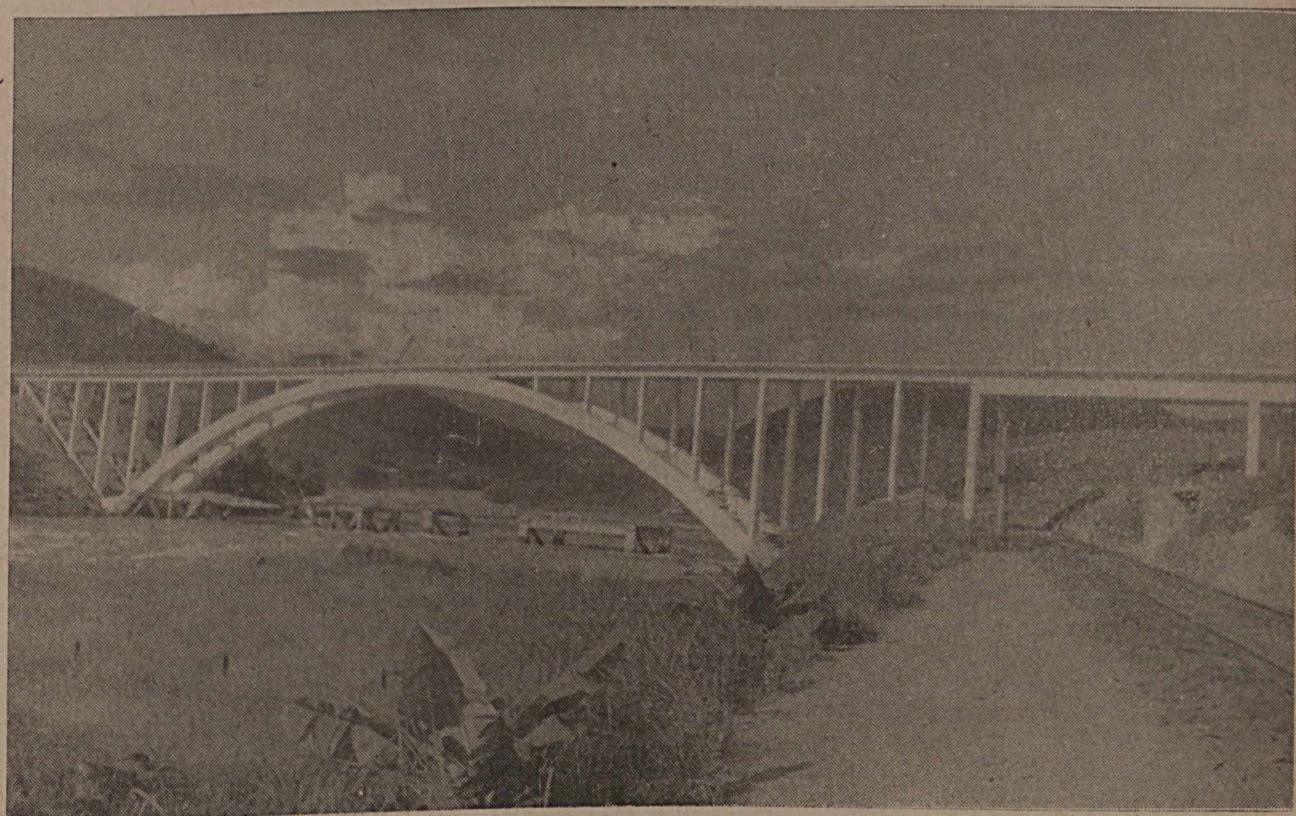


Trecho empedrado da rodovia ainda em construção

tem de melhoramentos, sobretudo quanto à pavimentação. A parte construída apresenta uma apreciável continuidade, sendo possível a comunicação por automóvel, de Pôrto Alegre a Teresina.

No que se refere à execução do Plano Rodoviário Nacional devem ser considerados:

a) O programa de primeira urgência;



Rodovia Presidente Dutra — Ponte sobre o Rio Paraíba e a E.F.C.B., em Lavrinhas

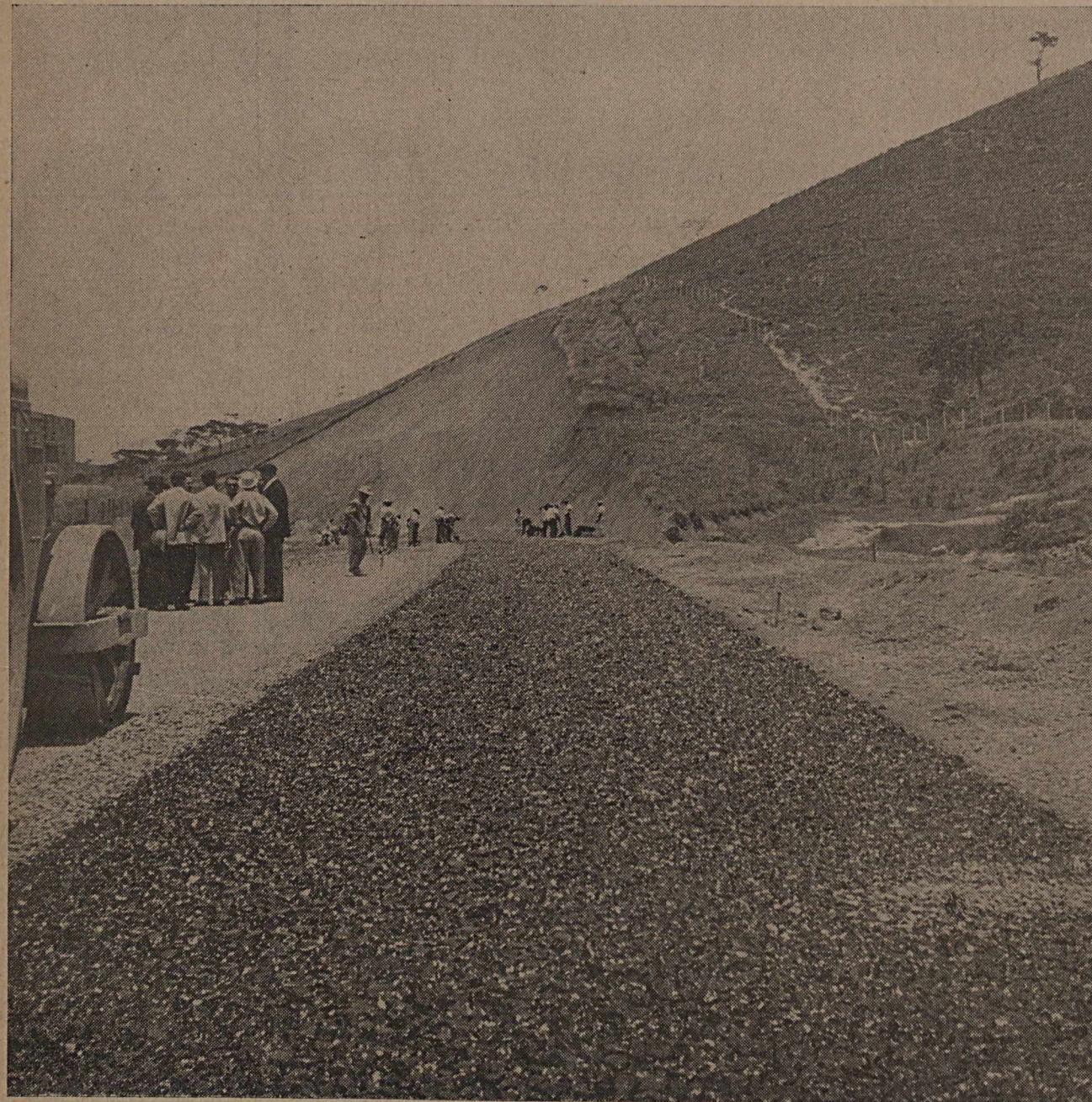
b) As rodovias não pertencentes ao referido programa.

Quanto a Programa de primeira urgência, cuja terminação tem prioridade, não sendo possível o emprêgo de recursos do Fundo em outras rodovias sem que ele seja concluído, acha-se bastante adiantado em sua execução.

Entretanto, pela própria evolução do transporte rodoviário, pela sua influência no aumento da produção e no desenvolvimento das regiões por ele servidas, as solicitações, tanto nos Estados

e Municípios como na esfera federal, de novas rodovias para desbravarem regiões de grande valor econômico em potencial, e as exigências, tanto de ordem econômica como militar, de melhoria, sobretudo da pavimentação das linhas troncos dos planos federal e estadual, crescem cada vez mais.

No terreno federal, só para a conclusão do programa de primeira urgência, é necessária a importância de Cr\$ 3.058.950,00 da qual o montante de Cr\$ 1.355.950.000,00 destina-se a pavimentação.



Fase de construção da rodovia Rio-São Paulo



Vista de uma ponte na Rodovia Presidente Dutra

Outras rodovias não pertencentes a esse programa, algumas em execução pela antiga verba do Plano SALTE e Orçamento da União, por sua importância econômica, necessitam, também, ser concluídas, como é o caso da ligação Rio-Pelo Horizonte.

Várias realizações de vulto podem ser apontadas desde a criação do Fundo Rodoviário Nacional constituído pelo produto do impôsto único federal sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais importados e produzidos no país, distri-

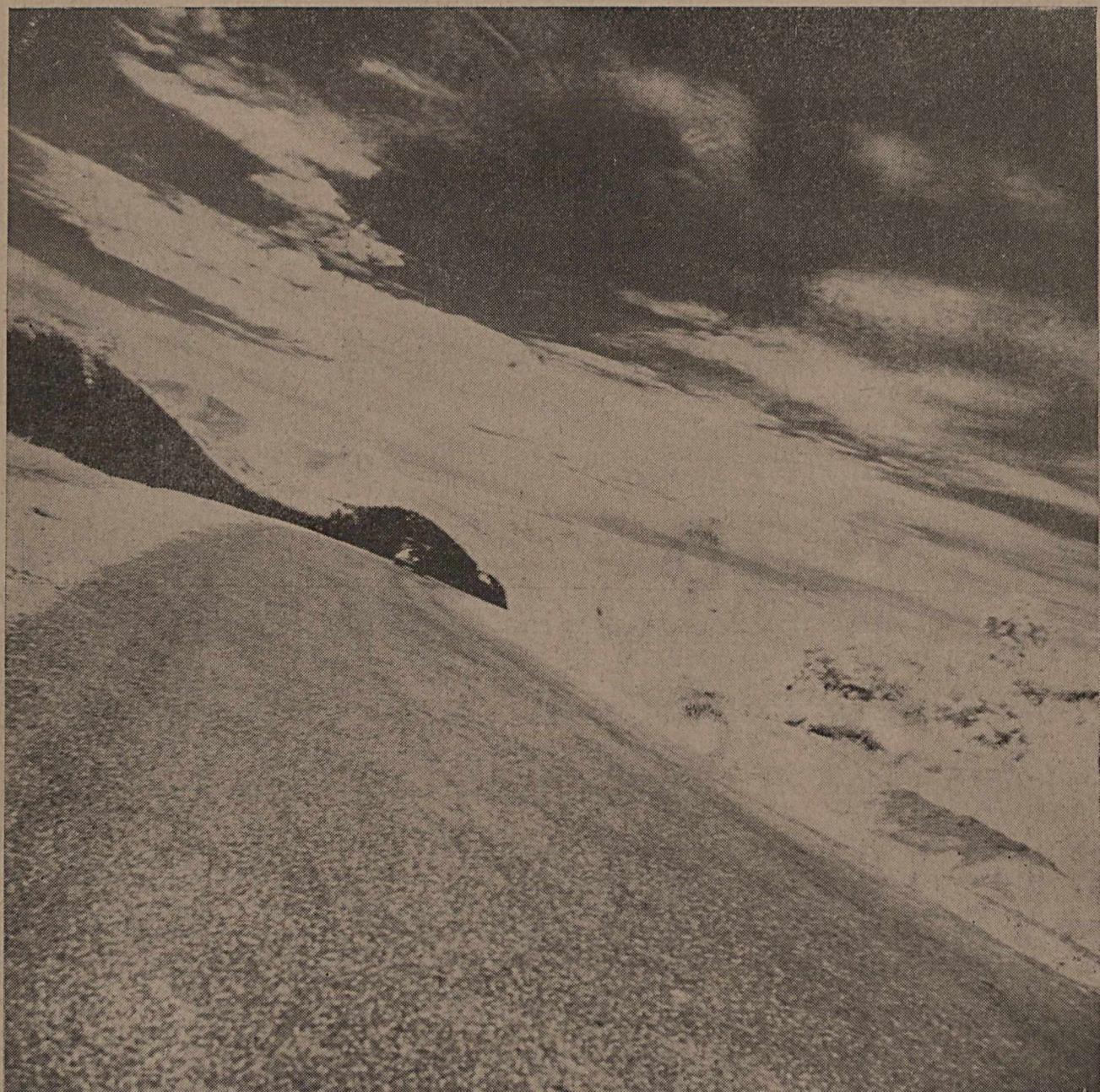
buindo-se esse Fundo pela seguinte forma: 40% para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem; 60% para os Estados, Municípios e Distrito Federal.

A arrecadação do impôsto mencionado já produziu para o Fundo as importâncias abaixo:

Em	Cr\$
1946	455.789.036,30
1947	756.328.476,30
1948	1.142.547.167,00
1949	1.207.040.174,10
1950	1.441.401.736,50
Total	<hr/> 5.001.106.590,20

cuja distribuição legal foi a seguinte:

Em	Ao D.N.E.R.	aos Estados e D. F.	aos Territ. e Munic.
1946	181.515.614,40	217.818.737,70	54.454.684,20
1947	302.495.569,40	371.026.407,40	82.808.699,50
1948	457.018.866,70	584.422.640,20	137.105.660,10
1949	482.818.069,40	579.379.283,30	144.844.821,40
1950	576.560.694,60	690.143.151,40	172.535.787,90



Trecho da Rodovia Presidente Dutra

Entre as últimas realizações do D.N.E.R. cabe destacar a construção da rodovia Rio-Bahia, que veio possibilitar a ligação Norte-Sul do país por estrada de rodagem. Iniciada em 1937, com o aproveitamento de vários trechos de estradas esta-

duais entre Rio de Janeiro e Teófilo Otôni, a Rio-Bahia teve os seus serviços intensificados em 1946 e rápida conclusão.

O D.N.E.R. concentrou, na sua construção, a maior patrulha mecânica até então empregada no



Trecho da rodovia já em território de São Paulo

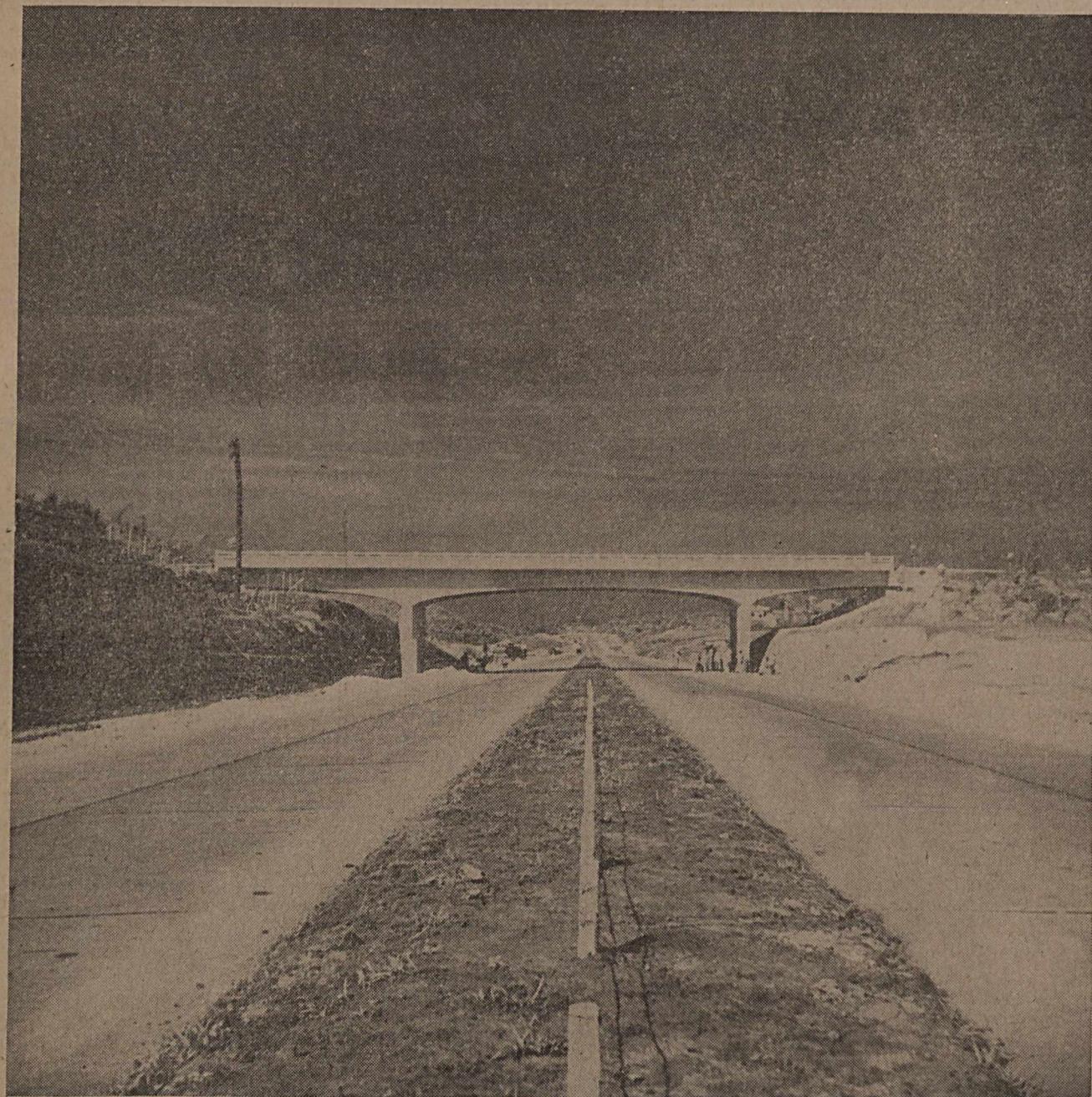
Brasil: 331 máquinas e 281 caminhões, no valor aproximado de 150 milhões de cruzeiros. Em serviços manuais foram utilizados 20.000 homens. O abastecimento, quer às máquinas, quer ao elemento humano, constituiu um dos mais sérios pro-

blemas, sendo feito através de todos os meios de transporte, do Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Ilhéus, Caravelas e Salvador para as frentes de serviço. Ao longo de cerca de 800 km, foram obedecidas as características de estrada federal:

raio mínimo de 202,30 a 312,58 m com apenas um trecho de serra (3 km) onde êsse raio desceu a 120 m. A rampa máxima é de 6% e a mínima, de 0,5%. Largura média de pista, 10 m. Pontes com 8,30 m de largura. Leito revestido a saibro. A pavimentação asfáltica foi iniciada, em 1949,

entre Areal, RJ, e Pôrto Novo, MG, porque o tráfego atingiu ali o ponto de saturação necessário a êsse melhoramento.

O Governo Federal, através do D.N.E.R., despendeu, de 1946 a 1949, cerca de 300 milhões de cruzeiros na construção, isso porque a utilização



Outra das pontes da rodovia Presidente Dutra

em larga escala de equipamento mecânico permitiu considerável economia. Houve, entretanto, trechos em que o custo do quilômetro ultrapassou 1 milhão e 600 mil cruzeiros. O metro linear de ponte andou pela ordem de 19 mil cruzeiros. A

rodovia Rio-Bahia é a maior estrada de rodagem até agora construída no Brasil.

A essa junta-se a mais perfeita das nossas rodovias, a nova Rio-São Paulo. Destinada a substituir a antiga estrada, construída em 1928 e

já sem condições de tráfego, a Rodovia Presidente Dutra tem a extensão de 405 km comparados com os 506 da anterior, ou seja, um encurtamento geométrico de 101 km. Suas características técnicas enquadram-se entre as mais adiantadas de

todo o mundo; não há dúvida que pode ser considerada o maior empreendimento rodoviário da América Latina. As velocidades diretrizes vão até 120 Km/h; a distância mínima de visibilidade, até 300 m. A pavimentação é de concreto de cimento,



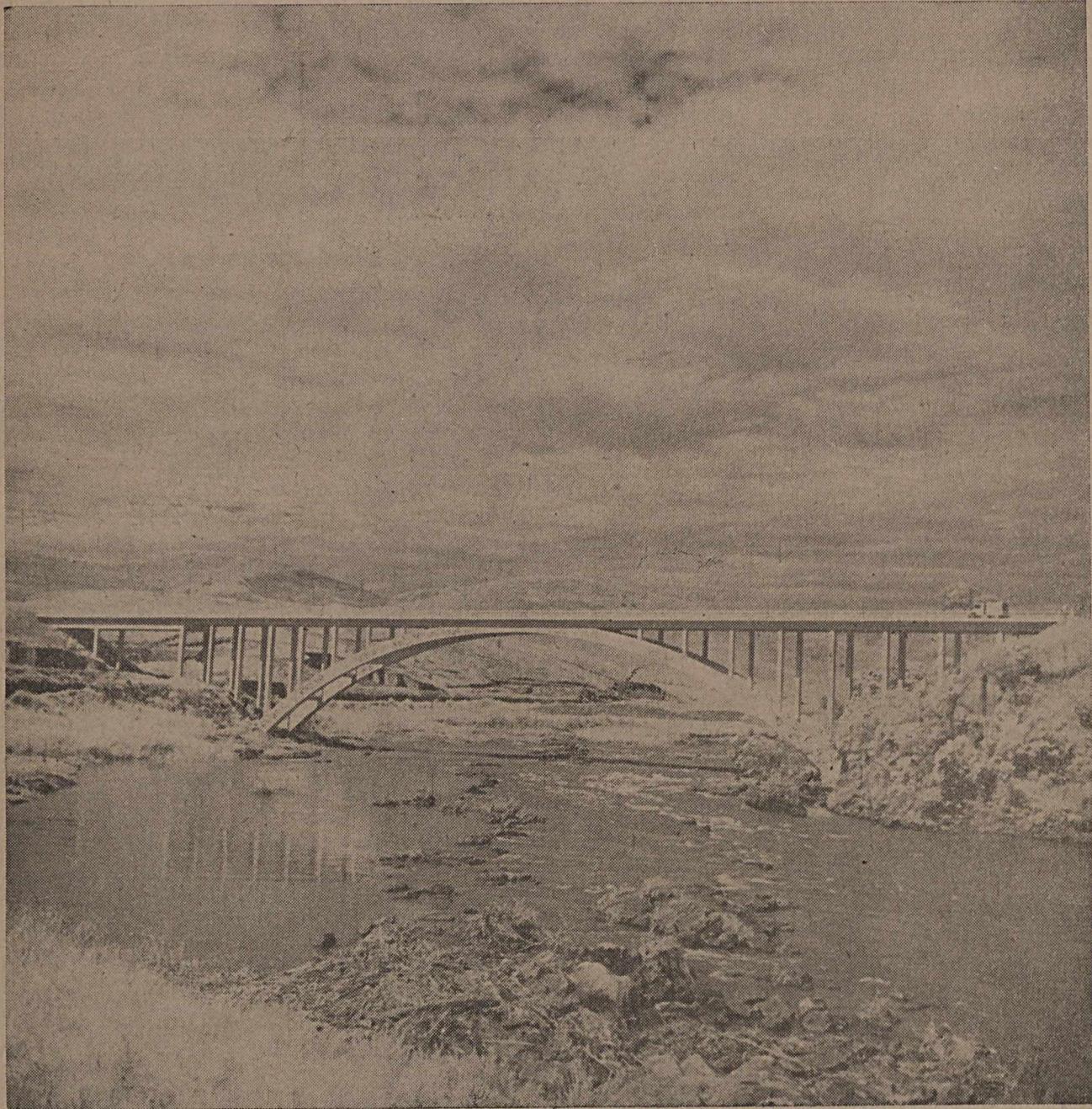
Vista aérea do trevo da rodovia Presidente Dutra

concreto asfáltico e macadame betuminoso; neste último empregou-se exclusivamente alcatrão de Volta Redonda (cerca de 20.000 toneladas). Essa rodovia permite que a viagem entre o Rio e São Paulo seja feita em 6 horas, velocidade de

cruzeiro, não considerada a economia, em tempo, para alcançar os centros urbanos das duas Capitais, que ambos são atingidos através de tráfego livre, em pistas de alta velocidade. A rodovia Presidente Dutra exigiu fôsse feita a maior con-

centração de equipamento mecânico até hoje realizada na América do Sul: 591 máquinas de construção e pavimentação, além de 285 caminhões e

numerosos conjuntos auxiliares fixos, móveis e semoventes, com o valor total de mais de 400 milhões de cruzeiros. Cerca de 3.000 homens pres-



Ponte sobre o rio Paraíba

taram serviços. O trabalho compreendeu 3 turnos: A construção realizada em 20 meses demandaria 4 anos em condições normais.

Empenha-se também, agora, o D.N.E.R. na pavimentação adequada das rodovias de maior movimento, a fim de suprir uma grande lacuna no sistema rodoviário brasileiro.

Basta dizer-se que, apesar de sua enorme área, o Brasil possui, em números absolutos, menos quilômetros pavimentados do que o Uruguai

e outros países da América Latina, se falarmos na Argentina, cuja extensão de estradas pavimentadas atinge a 7.000 quilômetros.

Com isso, não só a capacidade de tráfego de nossas estradas fica reduzida, como encarecem os fretes rodoviários e aumentam as despesas de conservação.

Para que se tenha uma idéia do que representa a pavimentação de uma estrada no custo dos transportes basta citar dois exemplos: Rio-

Volta Redonda e Via Anchieta, onde, após a pavimentação, os fretes baixaram, respectivamente, de 53%, 60%.

Quanto à economia em consumo pelos veículos em tráfego pode ser verificada pelo quadro abaixo:

Tipo de Veículo	Combustível	Lubrificantes	Pneus	Preço de conservação
Motocicleta	23%	50%	60%	48%
Automóvel	22%	50%	76%	44%
Ônibus	24%	50%	73%	50%
Caminhões < 3 ton.	23%	50%	75%	52%
Caminhões > 3 ton.	23%	50%	75%	52%
Caminhões < 6 ton.	23%	50%	64%	55%
Caminhões < 6 ton.	23%	50%	68% -	47%



Trecho da rodovia Rio-São Paulo ainda em fase de pavimentação