

S U P L E M E N T O

ENGENHARIA E OBRAS

SOB A ORIENTAÇÃO DO ENGENHEIRO LUCÍLIO BRIGGS BRITO

Verbas para estradas de rodagem no Brasil *

(Transcrito da Revista "Rodovia", número de fevereiro de 1950)

Pequena história da legislação de auxílio federal — Desenvolvimento do Fundo Rodoviário Nacional — Importâncias recebidas pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, no período 1941-1948 — Critério federativo da "Lei Joppert" — Dotação e aplicação das verbas estaduais — Relação entre consumo de combustíveis e lubrificantes e as cotas do FRN — Quanto gastou o Brasil em estradas de rodagem no ano de 1948 — Cr\$/Km² e Cr\$/Hab.

Aos caminhos do século XVI seguiram-se as "estradas gerais" da centúria seguinte e, emancipadas do Brasil, as "estradas normais", a saber: "Presidente Pedreira", entre Paracambi e Conservatório; "Presidente", do Rio para Minas, passando por Caxambu; "da Graciosa", entre Curitiba e Joinville; "D. Francisca", entre Joinville e Campo Alegre; "Paraibuna", entre Ouro Prêto e Santo Antônio do Paraibuna; "União e Indústria", entre Estréla e Petrópolis, todas construídas com o financiamento, auxílio ou concessão do Governo do Império. Delas, sem dúvida alguma, foi a "União e Indústria" a mais importante; por coincidência o leito dessa rodovia recebeu, em 1898, os trilhos da Leopoldina Railway, entre Areal e Entre-Rios

* Sendo pela primeira vez realizado um trabalho de conjunto, é possível que apareçam alguns senões, embora tenha havido o maior cuidado ao compilar as informações disponíveis. Esperamos que êles nos sejam apontados, se os houver, a fim de que, nos meados do corrente ano, quando faremos idêntica publicação incluindo o ano de 1949, possam ser corrigidos. Forneceram informações para o presente trabalho: Conselho Rodoviário Nacional, DNER (Divisão de Cooperação e Seção Financeira), Conselho Nacional do Petróleo, IBGE e os "Diários Oficiais", da União e dos Estados, existentes na Biblioteca Nacional. Contamos, agora, com o interesse dos DER e CER estaduais, no sentido de informações mais amplas e detalhadas dos seus programas financeiros, para ser possível a concatenação de um estudo que defina, realmente, as atividades rodoviárias em todo o país. Julgamos, ademais, que no trabalho referente ao ano de 1949 serão incluídos dados referentes aos Municípios, dos quais já estamos recebendo valiosas informações. — A Redação.

pois o transporte rodoviário não suportou a concorrência ferroviária, porque, à época, a indústria automobilística apenas começava.

Quase 50 anos após, a 30-12-905, foi aprovada a Lei n.º 1.453, que concedia auxílio federal para a construção de estradas de rodagem ligando as Capitais dos Estados entre si; um ano depois, a 30-12-906, a Lei n.º 1.617 estendeu o auxílio às cidades com mais de 10.000 habitantes, ao passo que ainda um ano após, o Decreto n.º 1.841, de 31-12-907, estipulou uma subvenção quilométrica para o transporte rodoviário. O Decreto n.º 8.324, de 24-10-910, regulamentou as normas técnicas, fixando a largura mínima do leito em 4 m, o raio de curva em 50 m (excepcionalmente 30 m) e as rampas de 6,5 a 7%, características perfeitamente de acordo com os veículos dêsse tempo.

Seguiu-se o exemplo do Estado de São Paulo onde Washington Luís, primeiramente Deputado Estadual (1913), depois Governador do Estado de S. Paulo (1920) e, a seguir, Presidente da República (1927) deu novo impulso às estradas de rodagem. Em 1922 o Governo Federal autorizou a concessão de subvenção ao Distrito Federal e aos Estados que construíssem e conservassem rodovias, enquanto, no Nordeste, no plano de combate aos efeitos das sécas, o Poder Central iniciou a rede nordestina. Ainda em 1927 foi criada a Comissão Federal de Estradas de Rodagem, que construiu os troncos iniciais para o Sul e Norte do país: a Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, sem dúvida alguma rodovias de primeira classe para a época.

Data de 1930 o segundo colapso no programa rodoviário do Brasil, com a extinção da Comissão de Estradas de Rodagem Federais, que primeiro foi anexada e, depois, incorporada definitivamente à Inspetoria Federal de Estradas. Os Estados paralisaram quase completamente suas atividades rodoviárias..

O "Fundo Especial" (Decretos ns. 5.141, de 5-1-27 e 5.525, de 5-9-28), constando do impôsto de 60 réis (aumentado depois para 80 réis) sobre

o quilograma de gasolina importada e 20% (aumentado depois para 30%) sobre os impostos "ad-valorem" de automóveis, pneus, bicicletas e acessórios e de 50 réis (aumentado depois para 60 réis) sobre o quilograma de acessórios não sujeitos a "ad-valorem", cuja arrecadação permitiu excelentes resultados e suportou, mesmo, a emissão das "Obrigações Rodoviárias" no valor de R\$ 80.000.000\$000, foi extinto em 1932 e incorporado à Receita Geral da União. Encerrou-se, assim, mais uma fase rodoviária do Brasil.

Reconhecido o êrro, foi criada a 24-12-32 a Comissão de Estudos Rodoviários que, em 1933, deu lugar, novamente, à Comissão de Estradas de Rodagem Federal. Em Lei n.º 467, de 31-7-937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em substituição à CERF.

Após várias alternativas, fruto do reajusteamento político da época, finalmente o Decreto-lei n.º 2.615, de 21-9-940, criou o "Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios", constituído por uma parte do impôsto sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais importados ou produzidos no país. Por esse decreto, a parte tocante aos Estados e Municípios andava pela ordem de 25% do total do impôsto único e seria distribuída "de acordo com o consumo de cada espécie de produto nos respectivos territórios". A aplicação dos recursos assim fornecidos era exclusiva: "desenvolvimento e conservação da rede rodoviária"; contudo, mediante autorização expressa do Presidente da República, a parte excedente das necessidades rodoviárias dos Estados "poderia ser utilizada em obra diversa, de caráter reprodutivo", evidentemente um êrro que poderia determinar, e ocasionou, o desvio de verbas rodoviárias para outras finalidades.

Foi, entretanto, o Decreto-lei n.º 8.463, de 27-12-45, denominado "Lei Joppert", pelo decidido apoio que lhe deu o Prof. Maurício Joppert da Silva, então Ministro da Viação e Obras Públicas, que veio firmar em bases sólidas o auxílio federal aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, ampliando ao mesmo tempo os recursos destinados a esse fim. O Decreto-lei n.º 8.463 extinguiu o "Fundo Rodoviário dos Estados e Municípios" e criou o "Fundo Rodoviário Nacional", constituído pelo impôsto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos minerais. Dêsse Fundo, 40% foram globalmente destinados ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que o mesmo Decreto-lei reestruturou, e 60% para os Estados, Municípios Territórios e Distrito Federal, devendo essa percentagem — os 60% — ser entre eles rateada da seguinte forma: 36% proporcionalmente ao consumo; 12% proporcionalmente à população; e 12% proporcionalmente à superfície. Criou, outrossim, obrigações rígidas quanto à aplicação dessa cota e, entre elas, organizaram os Estados, Distrito Federal e Territórios seus Departamentos de Estradas de Rodagem, destinando-lhes verbas estaduais equivalentes, no mínimo, a 50% do montante do auxílio federal.

A Constituição Federal (1946), art. 15, III, § 2.º, ratificou o Fundo Rodoviário Nacional e o auxílio federal às Unidades federadas; a Lei número 22, de 15-2-47, complementou o preceito constitucional, suprimindo a entrega gradativa dos recursos (que seria de 60%, 70%, 80% e 90% nos quatro primeiros anos de vigência do Decreto-lei n.º 8.463) e possibilitando, assim, a partir de 1947, a utilização dos 100% do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes.

A Lei n.º 302, de 13-7-48, é, finalmente, a última legislação brasileira sobre auxílio federal aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios. Conservando o mesmo espírito do Decreto-lei n.º 8.463, modificou, contudo, a forma da distribuição, dividindo os 60% tocantes aos Estados em 48% para estes e 12% para os Municípios, para os quais criou obrigações, igualmente rígidas, de se organizarem rodoviariamente. Como alteração substancial, a Lei n.º 302 omitiu os Territórios Federais, aos quais ficou tocando apenas a percentagem dos Municípios: 12%.

IMPORTÂNCIAS RECEBIDAS PELOS ESTADOS, MUNICÍPIOS, DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, NO PERÍODO 1941-1948

De 1941 a 1948 foram as seguintes as importâncias tocantes aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, como auxílio federal para estradas de rodagem. No período 1941-45 a percentagem entregue aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios andou pela ordem de 25% do impôsto único arrecadado pela União. Após a vigência do Decreto-lei n.º 8.463, de 27-12-45, essa percentagem elevou-se a 60% (em 1946 foram apenas 36% — 60% X 60%, pois o DNER não recebeu os 100% do impôsto único, que lhe foram entregues a partir de 1947). (*)

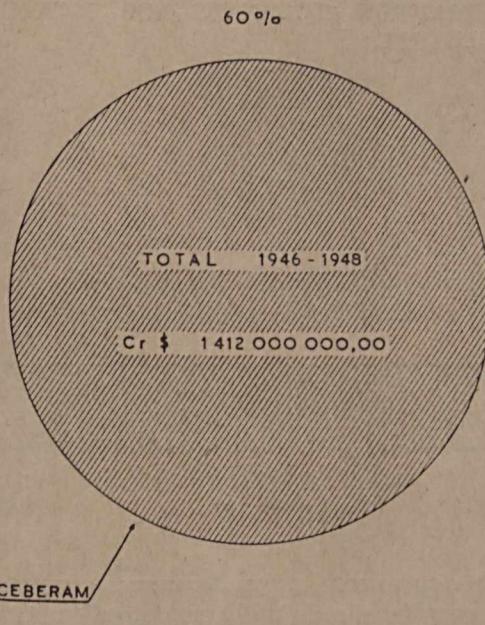
Os números adiante representam os totais entregues pelo DNER aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, no período 1941-1948, bem como as respectivas percentagens sobre o total recebido pelo DNER para esse fim:

	Auxílio federal aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios	% sobre o total do im- posto único
	Cr\$	
1941	121.938.622,00	26%
1942	74.373.028,00	25%
1943	64.049.579,00	24%
1944	83.151.664,00	25%
1945	103.453.559,00	24%
1946	272.273.422,00	60%
1947	453.835.107,00	60%
1948	685.528.300,00	60%

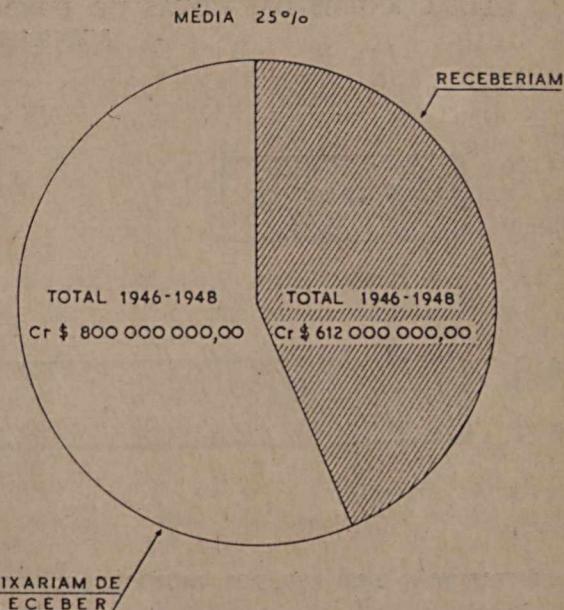
(*) Em 1946 o FRN dispôs apenas de 60% sobre o impôsto único. Sobre êsses 60% os Estados tiveram sua cota.

FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL
DISTRIBUIÇÃO AOS ESTADOS E MUNICÍPIOS

CRITÉRIO DA LEI JOPPERT



SE VIGORASSE O CRITÉRIO ANTERIOR



DESENHO DE LUIS COELHO DE BRITO

O critério do Decreto-lei n.º 8.463, fixando em 60% da arrecadação do impôsto único a parte tocante aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, permitiu que o auxílio federal para estradas de rodagem acusasse ponderável aumento. Se estivesse em vigor a legislação que o antecedeu (Decreto-lei n.º 2.615), que destinava cerca de 25% para tal fim, os Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios teriam recebido as seguintes importâncias no período 1946-48:

	Cr\$
1946	117.985.000,00
1947	196.662.000,00
1948	297.062.000,00

ou seja um total de 612 milhões de cruzeiros, quando, pelo estabelecido na Lei Joppert, receberam 1 bilhão e 412 milhões nos três anos referidos. Em outras palavras: teriam deixado de receber 800 milhões de cruzeiros.

O auxílio federal (Fundo Rodoviário) aos Estados, Municípios e Distrito Federal, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, apresentou em 1948 os seguintes resultados comparativos, evidenciando aumentos realmente ponderáveis a favor do sistema de distribuição que a Lei Joppert (Decreto-lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945) estabeleceu e a Lei n.º 22, de 13-7-48, consolidou:

	Cr\$	(%)
A mais em 1948, comparado com 1941	563.589.678,00	(462%)
A mais em 1948, comparado com 1942	611.552.720,00	(822%)
A mais em 1948, comparado com 1943	619.478.721,00	(967%)
A mais em 1948, comparado com 1944	602.376.636,00	(724%)
A mais em 1948, comparado com 1945	580.074.741,00	(550%)
A mais em 1948, comparado com 1946	413.254.878,00	(152%)
A mais em 1948, comparado com 1947	231.693.193,00	(51%)

A média anual da distribuição das cotas do Fundo Rodoviário Nacional tocantes aos Estados, Municípios e Distrito Federal, no período 1941-1945, comparada com a referente ao período 1946-

1948, apresenta resultados que, em síntese, permitiram a todas as Unidades da Federação organizar seus órgãos especializados, que estão reali-

zando um trabalho harmônico e, principalmente, objetivo:

Média anual de auxílio federal

1941-45	Cr\$ 89.793.290,00
1946-48	Cr\$ 470.545.610,00

Aumento na média do

período 1946-48 Cr\$ 380.752.320,00
ou sejam + 424%

MÉDIAS ANUAIS DAS COTAS DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL TOCANTES AOS ESTADOS, MUNICÍPIOS E DISTRITO FEDERAL



DISTRIBUIÇÃO POR ESTADOS, MUNICÍPIOS, DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS (*)

Discriminamos a seguir as importâncias tocantes a cada Estado e seus Municípios, Distrito Federal e Territórios, no período 1941-48, bem como a proporção em relação ao montante do auxílio federal para a construção e conservação de estradas de rodagem.

Verificar-se-á, no exame das importâncias das cotas do Fundo Rodoviário Nacional tocantes a cada Estado, Distrito Federal e Territórios Federais, que houve sensíveis aumentos a partir de 1946, sómente tornados possíveis devido ao critério federativo da Lei Joppert, mais adiante referido. Grandes Estados, de fraca densidade demográfica e consequente pequeno consumo, obtiveram recursos apreciáveis, capazes de lhes proporcionar os meios para a realização de obras de interesse coletivo, permitindo maior expansão à economia local e, lógicamente, aumentando o poder aquisitivo das populações com o desenvolvimento de novas zonas, às quais as estradas de rodagem deram acesso e fizeram progredir. Não seremos inexatos na afirmação de que, sem o Fundo Rodoviário Nacional, a economia brasileira, apanhada em cheio pelos reflexos da crise mundial decorrente da II Grande Guerra, estaria em muitíssimo pior situação, porque o FRN tem contri-

buído positivamente, além das novas construções, para a conservação de milhares de quilômetros de estradas de rodagem.

ESTADO DO AMAZONAS

O auxílio federal ao Estado do Amazonas, para a construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-48, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	486.961,00	0,39938
1942	398.679,00	0,54336
1943	463.486,00	0,72363
1944	610.669,00	0,73440
1945	592.462,00	0,56183
1946	11.352.816,00	4,16961
1947	19.019.289,00	4,19079
1948	30.063.061,00	4,38538

A soma dos dois períodos distintos (1941-45 e 1946-48), apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Amazonas	Média anual Cr\$
1941-1945	2.552.257,00	510.451,00
1946-1948	60.435.166,00	20.145.055,00

Constata-se que, em três anos (1946-1948), o Estado do Amazonas recebeu mais Cr\$ 57.882.909,00, ou seja, 2.268,11% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou em Cr\$ 19.634.604,00, ou seja, 3.846,17%.

(*) As importâncias tocantes aos Municípios estão incluídas no total dos Estados.

ESTADO DO PARÁ

O auxílio federal ao Estado do Pará, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	1.410.835,00	1,15700
1942	1.456.667,00	1,98529
1943	1.702.788,00	2,65855
1944	2.116.797,00	2,54571
1945	1.913.187,00	1,81425
1946	11.068.672,00	4,06521
1947	18.941.452,00	4,17364
1948	29.977.517,00	4,37291

A soma dos dois períodos distintos (1941-45 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Pará Cr\$	Média anual Cr\$
1941-1945	8.600.274,00	1.720.056,00
1946-1948	59.987.641,00	19.995.880,00

Constata-se que, em três anos (1946-1948), o Estado do Pará recebeu mais Cr\$ 51.387.367,00, ou seja, 597,51% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou em Cr\$ 18.275.824,00, ou seja, 1.162,17%.

ESTADO DO MARANHÃO

O auxílio federal ao Estado do Maranhão, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	565.710,00	0,46393
1942	297.365,00	0,40528
1943	338.894,00	0,52911
1944	493.156,00	0,59308
1945	492.609,00	0,46713
1946	4.309.880,00	1,58295
1947	7.426.120,00	1,63630
1948	11.414.661,00	1,66508

A soma dos dois períodos 1941-1945 e 1946-1948 apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Maranhão Cr\$	Média anual Cr\$
1941-1945	2.187.734,00	437.755,00
1946-1948	23.150.661,00	7.716.887,00

Constata-se que, em três anos (1946-1948), o Estado do Maranhão recebeu mais Cr\$ 20.962.927,00, ou seja, 958,20% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou em Cr\$ 7.716.887,00, ou seja, 1.762,83%.

ESTADO DO PIAUÍ

O auxílio federal ao Estado do Piauí, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	565.320,00	0,46361
1942	340.156,00	0,46360
1943	248.738,00	0,38835
1944	360.669,00	0,43375
1945	438.229,00	0,41557
1946	3.158.637,00	1,16103
1947	5.239.901,00	1,15458
1948	7.896.292,00	1,15185

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Piauí Cr\$	Média anual Cr\$
1941-1945	1.953.112,00	390.622,00
1946-1948	16.294.830,00	5.431.610,00

Constata-se que, em três anos (1946-1948), o Estado do Piauí recebeu mais Cr\$ 14.341.718,00, ou seja, 734,30% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou em Cr\$ 4.950.988,00, ou seja, 1.267,46%.

ESTADO DO CEARÁ

O auxílio federal ao Estado do Ceará, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	2.444.697,00	2,00486
1942	1.455.889,00	1,98423
1943	975.831,00	1,52355
1944	1.432.802,00	1,72312
1945	2.380.336,00	2,25724
1946	6.851.258,00	2,51633
1947	11.634.407,00	2,56357
1948	18.665.107,00	2,72273

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Ceará Cr\$	Média anual Cr\$
1941-1945	8.689.555,00	1.737.911,00
1946-1948	37.150.772,00	12.383.590,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Ceará recebeu mais Cr\$ 28.461.217,00, ou seja, 327,53% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 10.645.679,00, ou seja, 712,55%.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

O auxílio federal ao Estado do Rio Grande do Norte, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	848.396,00	0,69576
1942	656.450,00	0,89467
1943	667.755,00	1,04256
1944	649.015,00	0,78052
1945	794.756,00	0,75366
1946	2.423.477,00	0,89014
1947	3.832.625,00	0,84449
1948	5.856.949,00	0,85436

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo R.G. Norte	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	3.616.372,00	723.234,00
1946-1948	12.113.057,00	4.037.683,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Rio Grande do Norte recebeu mais Cr\$ 8.496.679,00, ou seja, 235% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 3.314.409,00, ou seja, 458%.

ESTADO DA PARAÍBA

O auxílio federal ao Estado da Paraíba, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	1.784.479,00	1,46342
1942	892.760,00	1,21674
1943	1.452.009,00	2,26701
1944	1.446.556,00	1,73966
1945	1.950.774,00	1,84989
1946	5.031.639,00	1,84805
1947	7.532.190,00	1,65968
1948	11.183.202,00	1,63133

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pela Paraíba	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	7.526.578,00	1.505.315,00
1946-1948	23.747.031,00	6.410.362,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado da Paraíba recebeu mais Cr\$ 16.220.453,00, ou seja, 216% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 6.410.362,00, ou seja, 426%.

ESTADO DE PERNAMBUCO

O auxílio federal ao Estado de Pernambuco, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	4.783.636,00	3,92299
1942	3.150.176,00	4,29337
1943	3.979.129,00	6,21257
1944	4.062.525,00	4,88568
1945	5.862.666,00	5,55948
1946	13.599.757,00	4,99451
1947	20.205.087,00	4,45208
1948	29.111.896,00	4,24664

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por Pernambuco	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	21.838.132,00	4.367.626,00
1946-1948	62.916.740,00	20.972.246,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Pernambuco recebeu mais Cr\$ 41.078.608,00, ou seja, 188% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 16.604.620,00, ou seja, 380%.

ESTADO DE ALAGOAS

O auxílio federal ao Estado de Alagoas, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	651.835,00	0,53456
1942	352.701,00	0,48070
1943	372.187,00	0,58109
1944	394.670,00	0,47464
1945	534.592,00	0,50694
1946	2.428.673,00	0,89205
1947	4.120.568,00	0,90795
1948	5.808.632,00	0,84733

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por Alagoas	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	2.305.985,00	461.197,00
1946-1948	12.357.873,00	4.119.291,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Alagoas recebeu mais Cr\$ 10.051.888,00, ou seja, 436% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 3.658.094,00, ou seja, 793%.

ESTADO DE SERGIPE

O auxílio federal ao Estado de Sergipe, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	485.965,00	0,39853
1942	287.328,00	0,39160
1943	287.402,00	0,44872
1944	329.411,00	0,39616
1945	458.341,00	0,43464
1946	1.543.699,00	0,56708
1947	2.583.616,00	0,56929
1948	3.714.399,00	0,54183

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por Sergipe	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	1.848.447,00	369.689,00
1946-1948	7.841.714,00	2.613.904,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Sergipe recebeu mais Cr\$ 5.993.267,00, ou seja, 324% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 2.244.215,00, ou seja, 607%.

ESTADO DA BAHIA

O auxílio federal ao Estado da Bahia, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	3.372.098,00	2,76541
1942	2.164.044,00	2,94937
1943	1.780.381,00	2,77969
1944	2.010.113,00	2,41741
1945	2.737.564,00	2,59599
1946	13.148.012,00	4,82893
1947	22.633.766,00	4,98723
1948	34.670.916,00	5,05754

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pela Bahia	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	12.064.200,00	2.412.840,00
1946-1948	70.452.694,00	23.484.231,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado da Bahia recebeu mais Cr\$ 58.388.494,00, ou seja, 484% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 21.071.391,00, ou seja, 873%.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

O auxílio federal ao Estado do Espírito Santo, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	1.048.588,00	0,85993
1942	550.158,00	0,74981
1943	570.539,00	0,89078
1944	1.112.957,00	1,33847
1945	1.301.257,00	1,23396
1946	2.984.557,00	1,09623
1947	4.441.628,00	0,97868
1948	6.709.214,00	0,97869

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo E. Santo	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	4.583.499,00	916.699,00
1946-1948	14.135.399,00	4.711.799,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Espírito Santo recebeu mais Cr\$ 9.551.900,00, ou seja, 208% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 3.795.100,00, ou seja, 414%.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O auxílio federal ao Estado do Rio de Janeiro, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	6.013.610,00	4,93167
1942	2.837.355,00	3,86703
1943	4.390.443,00	6,85476
1944	4.987.899,00	5,99856
1945	5.882.630,00	5,57841
1946	11.943.467,00	4,38655
1947	19.603.340,00	4,31948
1948	28.936.468,00	4,22104

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo E. Rio	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	24.111.937,00	4.822.387,00
1946-1948	60.483.275,00	20.161.091,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Rio de Janeiro recebeu mais Cr\$ 36.371.338,00, ou seja, 151% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 15.338.704,00, ou seja, 318%.

DISTRITO FEDERAL

O auxílio federal ao Distrito Federal, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	21.111.354,00	17,31310
1942	11.412.579,00	15,55419
1943	10.311.352,00	16,09902
1944	12.890.750,00	15,50270
1945	16.441.299,00	15,59103
1946	28.518.184,00	10,47406
1947	47.730.489,00	10,51714
1948	62.200.148,00	9,94855

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo D. Federal	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	72.167.334,00	14.433.466,00
1946-1948	144.448.821,00	48.149.607,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Distrito Federal recebeu mais Cr\$ 72.281.487,00, ou seja, 100% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 33.716.141,00, ou seja, 254%.

ESTADO DE MINAS GERAIS

O auxílio federal ao Estado de Minas Gerais, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	10.044.823,00	8,23761
1942	5.509.610,00	7,50904
1943	5.426.160,00	8,47181
1944	7.357.426,00	8,84820
1945	9.234.455,00	8,75689
1946	25.413.592,00	9,33380
1947	43.776.511,00	9,64590
1948	64.241.646,00	9,37112

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por M. Gerais	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	37.572.474,00	7.514.495,00
1946-1948	133.431.749,00	44.772.496,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Minas Gerais recebeu mais Cr\$ 95.859.275,00, ou seja, 255% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 37.258.001,00, ou seja, 496%.

ESTADO DE SÃO PAULO

O auxílio federal ao Estado de São Paulo, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-48, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	46.587.583,00	38,20576
1942	28.421.242,00	38,73527
1943	22.146.641,00	34,57734
1944	28.803.756,00	34,64002
1945	36.811.108,00	34,90741
1946	71.501.966,00	26,26115
1947	123.611.417,00	27,10487
1948	190.225.529,00	27,74874

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por S. Paulo	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	162.770.330,00	32.554.066,00
1946-1948	385.338.912,00	128.446.304,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de São Paulo recebeu mais Cr\$ 222.568.582,00, ou seja, 137% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 95.892.238,00, ou seja, 270%.

ESTADO DO PARANÁ

O auxílio federal ao Estado do Paraná, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	4.466.078,00	3,66256
1942	2.941.307,00	4,00870
1943	2.237.518,00	3,49342
1944	3.178.555,00	3,82260
1945	4.170.200,00	3,95454
1946	8.611.300,00	3,16277
1947	16.522.287,00	3,64059
1948	23.945.732,00	3,49304

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelo Paraná	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	16.993.558,00	3.398.731,00
1946-1948	49.079.319,00	16.359.772,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Paraná recebeu mais Cr\$ 32.085.661,00, ou seja, 189% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 12.961.041,00, ou seja, 381%.

ESTADO DE SANTA CATARINA

O auxílio federal ao Estado de Santa Catarina, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-48, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	2.555.441,00	2,09565
1942	1.583.494,00	2,15814
1943	1.298.456,00	2,02727
1944	1.373.275,00	2,08687
1945	2.310.120,00	1,19065
1946	5.593.654,00	2,05448
1947	10.203.920,00	2,24838
1948	14.514.568,00	2,11728

A soma dos dois períodos (1941-1945 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por Sta. Catarina	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	9.482.756,00	1.896.551,00
1946-1948	30.312.142,00	10.104.047,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Santa Catarina recebeu mais Cr\$ 20.829.386,00, ou seja, 220% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 8.207.496,00, ou seja, 432%.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

O auxílio federal ao Estado do Rio Grande do Sul, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	Cr\$	% em relação ao total de Estados e Municípios
1941	10.829.657,00	8,88124
1942	7.367.357,00	10,04096
1943	4.186.068,00	6,53567
1944	7.466.385,00	8,97923
1945	9.042.245,00	8,57462
1946	21.239.204,00	7,80066
1947	37.499.128,00	8,26273
1948	56.745.503,00	8,27764

A soma dos dois períodos (1941-45 e 1946-1948), apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido pelos R.G. Sul	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	38.891.712,00	7.778.342,00
1946-1948	115.483.835,00	38.949.611,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado do Rio Grande do Sul recebeu mais Cr\$ 76.592.123,00, ou seja, 194% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 30.716.269,00, ou seja, 395%.

ESTADO DE GOIÁS

O auxílio federal ao Estado de Goiás, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	% em relação ao total de Estados e Municípios	
	Cr\$	total de Estados e Municípios
1941	832.251,00	0,68252
1942	556.715,00	0,75875
1943	466.339,00	0,72809
1944	654.362,00	0,78694
1945	974.237,00	0,92385
1946	5.999.851,00	2,20564
1947	9.974.869,00	2,19791
1948	15.413.174,00	2,24837

A soma dos dois períodos (1941-45 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por Goiás	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	3.483.904,00	696.780,00
1946-1948	31.387.894,00	10.462.631,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Goiás recebeu mais Cr\$ 27.903.990,00, ou seja, 801% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 9.765.851,00, ou seja, 1.402%.

ESTADO DE MATO GROSSO

O auxílio federal ao Estado de Mato Grosso, para construção e melhoramentos de estradas de rodagem, no período 1941-1948, foi o seguinte:

	% em relação ao total de Estados e Municípios	
	Cr\$	total de Estados e Municípios
1941	1.003.217,00	0,82272
1942	683.288,00	0,93125
1943	705.128,00	1,10091
1944	766.244,00	0,92150
1945	802.431,00	0,76093
1946	8.925.990,00	3,27839
1947	15.822.600,00	3,48643
1948	25.190.145,00	3,67456

A soma dos dois períodos (1941-45 e 1946-1948) apresenta os seguintes resultados e médias anuais:

	Total recebido por M. Grosso	Média anual
	Cr\$	Cr\$
1941-1945	3.960.308,00	792.062,00
1946-1948	49.938.735,00	16.646.245,00

Constata-se que, em três anos (1946-48), o Estado de Mato Grosso recebeu mais Cr\$ 45.978.427,00 ou seja, 1.161% do que nos cinco anteriores. Por outro lado, a média anual aumentou de Cr\$ 15.854.183,00, ou seja, 2.102%.

	COTAS DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL				TOCANTES AOS TERRITÓRIOS FEDERAIS			
	1941 Cr\$	1942 Cr\$	1943 Cr\$	1944 Cr\$	1945 Cr\$	1946 Cr\$	1947 Cr\$	1948 Cr\$
Guaporé	—	—	—	51.586,00	55.320,00	1.718.217,00	593.462,00	849.803,00
Acre	46.118,00	57.708,00	42.335,00	74.311,00	58.167,00	1.143.443,00	392.740,00	568.855,00
Rio Branco ..	—	—	—	7.889,00	7.777,00	1.402.880,00	479.159,00	699.844,00
Amapá	—	—	—	27.485,00	21.903,00	928.115,00	319.780,00	468.251,00
F. Noronha ..	—	—	—	3.655,00	—	582,00	632,00	1.969,00
Iguacu	—	—	—	41.601,00	80.561,00	633.359,00	—	—
Ponta Porã ..	—	—	—	85.145,00	104.333,00	624.662,00	—	—

ZONAS DE LITÍGIO

Devido às questões de limites entre os Estados do Amazonas e Pará e Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, o Governo Federal foi obrigado a reter as importâncias correspondentes às áreas em discussão (a área entra no cálculo da distribuição ao auxílio federal), num total de Cr\$ 173.878,00 em 1946, Cr\$ 294.123,00 em 1947 e Cr\$ 454.820,00 em 1948.

RESUMO DAS MÉDIAS ANUAIS DE AUXÍLIO FEDERAL PARA ESTRADAS DE RODAGEM, NOS PERÍODOS

1941-1945 E 1946-1948

O quadro da página seguinte demonstra os totais recebidos pelos Estados e Municípios, Distrito Federal e Territórios, nos períodos 1941-45 e 1946-48, bem como as percentagens de aumento verificado no segundo período. A ordem adotada para esse quadro foi a geográfica.

PROCESSO DE DISTRIBUIÇÃO DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

De acordo com a legislação vigente, o Fundo Rodoviário Nacional é distribuído na forma seguinte:

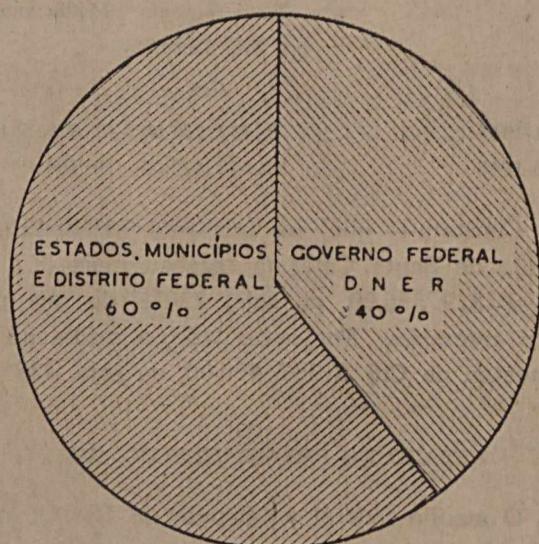
40% para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER).

60% para os Estados, Municípios e Distrito Federal.

TERRITÓRIOS FEDERAIS

Como acentuamos atrás, os Territórios Federais não comportam uma comparação nos diversos períodos, dado que houve, não sómente mudança de critério quanto às percentagens das cotas de auxílio federal, como alguns foram criados e, logo após, extintos. As Leis ns. 22 e 302, como se sabe, modificaram o tocante aos Territórios Federais, lacuna que está a socilitar um preenchimento, tanto mais que sendo o auxílio para estradas de rodagem essencialmente federativo, não parece justo que aquelas Unidades, de administração própria, fiquem em nível desigual às demais. Atualmente os Territórios só recebem, por lei, as verbas tocantes aos seus Municípios (12% do FRN).

Divisão do Fundo Rodoviário Nacional



Dos 60% atribuídos aos Estados, Municípios e Distrito Federal, 48% destinam-se aos Estados e Distrito Federal, ao passo que 12% pertencem aos Municípios. Para o cálculo da distribuição, a Lei n.º 302 estabeleceu o seguinte:

I — duas décimas partes do montante proporcionalmente às superfícies;

II — duas décimas partes proporcionalmente às populações;

III — seis décimas partes proporcionalmente ao consumo.

COTAS DO FUNDO RODOVIÁRIO TOCANTE AOS ESTADOS E MUNICÍPIOS, DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS, 1941-1945 — 1946-1948

LOCALIDADES	TOTAL RECEBIDO 1941-45	MÉDIA ANUAL 1941-45	TOTAL RECEBIDO 1946-48	MÉDIA ANUAL 1946-48	MÉDIA ANUAL + EM 1946-48	% DE AUMENTO NA MÉDIA ANUAL
Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$	—
Amazonas	2.552.257	510.451	60.435.166	20.145.055	19.634.604	3.847 %
Pará	8.600.274	1.720.056	59.987.641	19.995.880	18.275.824	1.162 %
Maranhão	2.187.734	437.755	23.150.661	7.716.887	7.279.132	1.763 %
Piauí	1.953.112	390.622	16.294.830	5.431.610	4.950.988	1.267 %
Ceará	8.689.555	1.737.911	37.150.772	12.383.590	10.645.679	713 %
Rio Grande do Norte	3.616.372	723.274	12.113.051	4.037.683	3.314.409	458 %
Paraíba	7.526.578	1.505.315	23.747.031	7.915.677	6.410.362	426 %
Pernambuco	21.838.132	4.367.626	62.916.740	20.972.246	16.604.620	380 %
Alagoas	2.305.985	461.197	12.357.873	4.119.291	3.658.094	793 %
Sergipe	1.848.447	369.689	7.841.714	2.613.904	2.244.215	607 %
Bahia	12.064.200	2.412.840	70.452.694	23.484.231	21.071.391	874 %
Espírito Santo	4.583.490	916.699	14.135.399	4.711.799	3.795.100	414 %
Rio de Janeiro	24.111.937	4.822.387	60.483.275	20.161.091	15.338.704	318 %
Distrito Federal	72.167.334	14.433.466	144.448.821	48.149.607	33.716.141	254 %
Minas Gerais	37.572.474	7.514.495	133.431.749	44.772.496	37.258.001	496 %
São Paulo	162.770.330	32.554.066	385.338.912	128.446.304	95.892.238	270 %
Paraná	16.993.658	3.398.731	49.079.319	16.359.772	12.961.041	381 %
Santa Catarina	9.482.756	1.896.551	30.312.142	10.104.047	8.207.496	432 %
Rio Grande do Sul	38.891.712	7.798.342	115.483.836	38.494.611	30.716.269	395 %
Goiás	3.483.904	696.780	31.387.894	10.462.631	9.765.851	1.402 %
Mato Grosso	3.960.308	792.062	49.938.735	16.646.245	15.854.183	2.102 %
Território do Guaporé	106.906 (1)	21.381 (1)	3.161.482 (1)	1.053.827 (1)	—	—
Território do Acre	278.039 (1)	55.607 (1)	2.105.038 (1)	701.679 (1)	—	—
Território do Rio Branco	15.666 (1)	3.133 (1)	2.581.883 (1)	806.627 (1)	—	—
Território do Amapá	49.388 (1)	9.877 (1)	1.716.146 (1)	572.048 (1)	—	—
Território de Fernando Noronha	3.655 (1)	730 (1)	3.183 (1)	1.061 (1)	—	—
Território de Iguacu	122.162 (2)	61.081 (2)	633.359 (3)	—	—	—
Território de Ponta Pora	189.478 (2)	94.739 (2)	624.662 (3)	—	—	—
ZONAS EM LITÍGIO:	—	—	111.294 (4)	—	—	—
AZ / PA	—	—	811.527 (4)	—	—	—

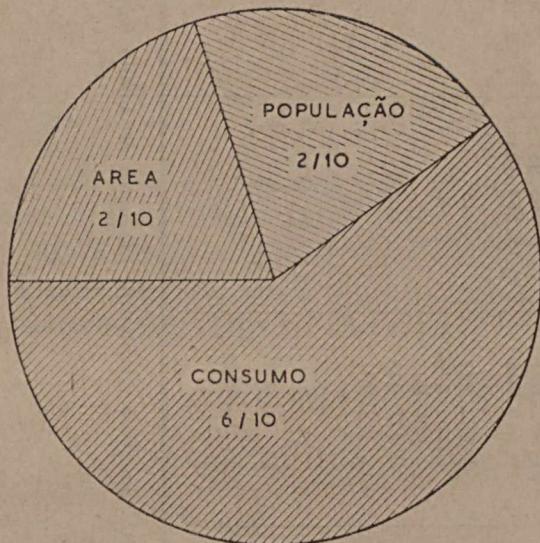
(1) Não foi feita comparação devido à diversidade de critérios entre o Decreto-lei n.º 8.463 e as Leis ns. 22 e 302, quanto à distribuição das cotas de auxílio federal.

(2) Correspondente apenas aos anos de 1944 e 1945.

(3) Correspondente apenas ao ano de 1946, quando foi extinto o Território.

(4) Importâncias retidas até ser dirimida a questão de limites.

Proporções para a distribuição do FRN aos Estados, Municípios e Distrito Federal



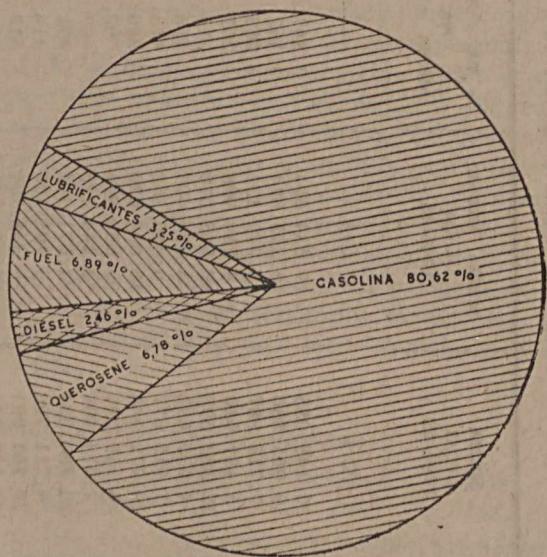
O cálculo da área e das populações corresponde ao censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enquanto o cálculo do consumo de cada Unidade é determinado trimestralmente pelo Conselho Nacional de Petróleo, que o fornece ao DNER, para efeito de distribuição das cotas do Fundo Rodoviário Nacional.

FATORES DE CONTRIBUIÇÃO PARA O FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

Como referimos anteriormente, o Fundo Rodoviário Nacional é constituído pelo impôsto único sobre combustíveis (gasolina, diesel e fuel oil) e lubrificantes, devendo abranger igualmente o álcool-motor, de acordo com projeto de lei que se encontra no Congresso Nacional.

Cabe à gasolina o principal contingente na formação do FRN, pois para ele concorre com cerca de 80%. Há, contudo, um desajustamento entre a taxação da gasolina e a dos demais fatores de contribuição (excetuado o querosene), que o referido projeto de lei, de autoria do Deputado Eunápio de Queirós, deverá corrigir, ampliando ao mesmo tempo os recursos necessários à execução do Plano Rodoviário Nacional, nítidamente insuficientes para um programa de tão grande envergadura. Os fatores de contribuição para o FRN são os seguintes:

Formadores do Fundo Rodoviário Nacional



CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

A média do consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos, sobre os quais incide o impôsto único que constitui o Fundo Rodoviário Nacional, encontra-se no quadro seguinte. Nesse consumo não estão incluídos os combustíveis e lubrificantes importados com isenção de direitos alfandegários. Verifica-se, na relação das Unidades federadas, que não consta o Território de Fernando Noronha, o qual realmente não contribui para o FRN, uma vez que seu consumo está isento do impôsto referido. Para efeito de estatística, o consumo das zonas em litígio (Amazonas-Pará e Minas Gerais-Espírito Santo) foi dividido em partes iguais entre os Estados respectivos.

Computando-se a soma dos valores relativos ao consumo dos Estados, Territórios e Distrito Federal, detalhamos adiante a ordem das suas contribuições para o Fundo Rodoviário Nacional, comparada com o que as mesmas Unidades recebem em suas cotas desse Fundo. O espírito federalista da Lei Joppert permite que Estados grandes consumidores (portanto melhor servidos de estradas de rodagem, mais industrializados e maiores produtores agrícolas) contribuam com uma parte, relativa ao consumo, para os Estados e Territórios pequenos e médios consumidores, permitindo assim que o país inteiro possa ir lentamente organizando a trama rodoviária que iniludivelmente conduzirá ao progresso de cada região.

Foi a seguinte a média do consumo de combustíveis e lubrificantes líquidos nas Unidades da Federação, em 1948.

CONSUMO MÉDIO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES EM 1948

LOCALIDADES	Gasolina	Querosene	Diesel	Fuel	Lubrificantes
São Paulo	39,11%	16,07%	32,05%	49,29%	36,10%
Distrito Federal	14,11%	12,77%	24,34%	12,45%	16,24%
Rio Grande do Sul	12,05%	11,73%	13,29%	4,83%	11,22%
Minas Gerais	7,19%	7,69%	2,88%	3,21%	6,17%
Rio de Janeiro	4,97%	6,27%	5,02%	13,64%	4,81%
Paraná	5,17%	1,92%	2,23%	—	4,01%
Pernambuco	3,42%	9,16%	4,49%	11,92%	5,53%
Bahia	2,97%	7,62%	2,77%	1,78%	2,93%
Santa Catarina	2,63%	1,29%	1,14%	—	2,90%
Ceará	2,05%	5,23%	0,82%	0,02%	1,50%
Paraíba	1,04%	3,83%	2,46%	1,13%	1,43%
Pará	1,02%	5,53%	3,61%	1,18%	1,83%
Rio Grande do Norte	0,75%	1,31%	0,50%	0,07%	0,64%
Espírito Santo	0,66%	1,31%	0,44%	0,31%	0,55%
Goiás	0,60%	0,57%	0,40%	—	0,29%
Alagoas	0,50%	2,15%	0,72%	0,15%	0,73%
Mato Grosso	0,49%	0,58%	0,59%	—	0,43%
Sergipe	0,39%	0,93%	0,90%	0,01%	0,54%
Maranhão	0,38%	2,02%	0,69%	0,01%	0,68%
Amazonas	0,21%	0,72%	0,27%	—	0,78%
Piauí	0,17%	0,84%	0,08%	—	0,30%
T. Guaporé	0,02%	0,05%	0,04%	—	0,17%
T. Acre	0,05%	0,35%	0,16%	—	0,09%
T. Rio Branco	0,01%	0,01%	—	—	—
T. Amapá	0,04%	0,05%	0,11%	—	0,13%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Cabe, ainda, um reparo a bem da exatidão dos fatos: para efeito de cálculo do consumo, a gasolina e lubrificantes, bem como diesel e algum do fuel são considerados como consumidos nos Estados onde a sua venda é feita. Realmente, não pode ser de outra forma, nem existe qualquer possibilidade de controlar o gasto de um veículo que se abasteceu no limite do Estado "X", embora sendo registrado no Estado "Y" e consumindo o combustível adquirido em "Y" ou "Z". Existem, ademais, Estados que são abastecidos em grande parte do próprio consumo através da redistribuição feita por outros: por exemplo, o Amazonas é ponderavelmente suprido pelo Pará; Mato Grosso, por São Paulo; Goiás, por São Paulo e Minas Gerais; Minas Gerais, por São Paulo, pelo Distrito Federal e Estado do Rio; Estado do Rio, pelo Distrito Federal e assim por diante, sendo facilmente constatável não só o abastecimento individual do veículo, como o próprio abastecimento de postos e

bombas de gasolina, feitos com combustível comprado em Estado diferente daquele em que é consumido. Um exemplo concreto ilustra claramente este reparo: em agosto do ano passado uma firma de Cuiabá, MT, comprou 300 caixas de gasolina em Bauru, SP. Para efeito de estatística e consequente cálculo do consumo do Fundo Rodoviário Nacional, a gasolina em aprêço foi consumida em São Paulo, embora tenha saído em caixas fechadas, para ser gasta em Mato Grosso. Em verdade o Conselho Nacional de Petróleo, órgão controlador, considera as 300 caixas como consumo de São Paulo, porque a venda foi feita nesse Estado. Não poderia ser de outra forma — ou todos os tanques de todos os veículos teriam de ser esvaziados ao passar a fronteira de um Estado e um fiscal deveria acompanhar cada embarque de combustível, para verificar onde seria ele consumido. De qualquer forma, este reparo visa únicamente esclarecer dúvidas de pessoas excepcionalmente atentas a detalhes mínimos.

CONSUMO E COTAS DO FRN

O fundo Rodoviário Nacional é formado pelo impôsto único sobre combustíveis e lubrificantes consumidos em todo o Brasil. Dos 100% resultantes, 40% pertencem ao DNER e 60% aos Estados, Municípios e Distrito Federal (pela legislação vigente os Territórios não são considerados Estados, cabendo-lhes unicamente as cotas dos seus Municípios). Há, portanto, duas parcelas distintas: uma, reservada ao Governo Federal, para aplicação nas estradas do Plano Rodoviário Nacional, em todo o país; outra, reservada para aplicação nas estradas estaduais e municipais.

No quadro abaixo a média do consumo dos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios refere-se a 100% do consumo geral, ao passo que a média recebida pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios refere-se a 60% do FRN, no caso constituindo os 100% da cota pertencente aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios. Para melhor esclarecimento e possíveis confrontos, incluímos igualmente uma coluna detalhando as percentagens recebidas pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios em relação ao total do Fundo Rodoviário Nacional.

A relação entre o consumo e as cotas do FRN é a seguinte:

COMPARATIVO, EM 1948, ENTRE O PRÓPRIO CONSUMO E A COTA DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

LOCALIDADES	Média do consumo total do Brasil	% recebido em relação ao total do FRN	% recebido em relação às cotas do FRN tocantes aos Est., Mun. e D.F.	Recebe em relação ao consumo	
				+	-
1. São Paulo	38,035%	16,691%	27,819%	—	10,216%
2. Distrito Federal	14,245%	5,973%	9,956%	—	4,289%
3. Rio Grande do Sul	11,581%	4,966%	8,277%	—	3,304%
4. Minas Gerais	6,820%	5,642%	9,071%	2,251%	—
5. Rio de Janeiro	5,609%	2,532%	4,221%	—	1,388%
6. Paraná	4,521%	2,095%	3,493%	—	1,028%
7. Pernambuco	4,420%	2,547%	4,246%	—	0,174%
8. Bahia	3,181%	3,034%	5,057%	1,876%	—
9. Santa Catarina	2,369%	1,270%	2,117%	—	0,252%
10. Ceará	2,071%	1,621%	2,702%	0,671%	—
11. Paraíba	1,274%	0,978%	1,631%	0,357%	—
12. Pará	1,405%	2,623%	4,372%	2,967%	—
13. Rio Grande do Norte	0,733%	0,512%	0,854%	0,121%	—
14. Espírito Santo	0,667%	0,586%	0,978%	0,311%	—
15. Alagoas	0,592%	0,508%	0,847%	0,255%	—
16. Goiás	0,541%	1,348%	2,248%	1,707%	—
17. Maranhão	0,473%	0,999%	1,665%	1,192%	—
18. Mato Grosso	0,461%	2,204%	3,674%	3,213%	—
19. Sergipe	0,416%	0,324%	0,541%	0,125%	—
20. Amazonas	0,248%	2,631%	4,385%	4,137%	—
21. Piauí	0,203%	0,690%	1,151%	0,948%	—
22. Território de Guaporé	0,024%	0,074%	0,123%	0,099%	—
23. Território do Acre	0,069%	0,049%	0,082%	0,013%	—
24. Território de Rio Branco	0,002%	0,061%	0,102%	0,100%	—
25. Território do Amapá	0,040%	0,041%	0,068%	0,028%	—
26. Território Fernando Noronha	—	0,001%	0,002%	0,002%	—
Zonas em litígio:					
Amazonas-Pará	—	—	0,037%	—	—
Minas-Espírito Santo	—	—	0,281%	—	—
	100,000%	60,000%	100,000%		

COMPARATIVO ENTRE O CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES
E A COTA DO FUNDO RODOVIÁRIO NACIONAL

1948

LEGENDA



CRITÉRIO FEDERATIVO DA ATUAL LEGISLAÇÃO
RODOVIÁRIA BRASILEIRA

A atual legislação rodoviária do Brasil tem um critério essencialmente federativo, como já acentuamos. Pela modalidade anterior, a distribuição do auxílio federal para estradas de rodagem era baseada no consumo; os Estados que fossem grandes consumidores recebiam muito; os médios e pequenos, importância proporcional.

Para poder ser avaliada a importância da atual legislação, o quadro abaixo demonstra, em cruzeiros, a situação das Unidades federadas se, em 1948, vigorasse o critério do Decreto-lei número 2.615, de 21-9-1940:

SITUAÇÃO DAS UNIDADES FEDERADAS SE, EM 1948, VIGORASSE O CRITÉRIO DO DECRETO-LEI N.º 2.615

RECEBERIAM

LOCALIDADES	A menos do que receberam efetivamente em 1948 Cr\$	A mais do que receberam efetivamente em 1948 Cr\$
Amazonas	27.325.158,00	—
Pará	22.045.973,00	—
Maranhão	8.234.223,00	—
Piauí	4.718.079,00	—
Ceará	4.921.202,00	—
R. G. do Norte	1.087.247,00	—
Paraíba	1.151.070,00	—
Pernambuco	2.218.712,00	—
Alagoas	2.144.195,00	—
Sergipe	982.362,00	—
Bahia	15.713.200,00	—
Minas Gerais	7.770.531,00	—
Espírito Santo	814.133,00	—
Rio de Janeiro	—	4.871.570,00
Distrito Federal	—	50.486.074,00
São Paulo	—	71.685.831,00
Paraná	—	1.162.108,00
Santa Catarina	148.280,00	—
R. G. do Sul	—	4.137.849,00
Mato Grosso	19.550.170,00	—
Goiás	10.734.345,00	—
Totais	129.558.880,00	132.343.432,00

(A diferença é devida aos Territórios e zonas em litígio).

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO
BRASIL EM 1948

O quadro publicado na página seguinte detalha as importâncias empregadas no Brasil, em 1948, na execução dos programas rodoviários. Dividimos essas verbas em dois grupos, a saber:

1. Verbas Estaduais

VERBAS RODOVIÁRIAS ESTADUAIS EM RELAÇÃO
À PRÓPRIA RECEITA

A Lei n.º 302, de 13-7-48, estabelece o mínimo de 5% sobre a receita de cada Unidade federal (excluída a receita industrial) como dotação orçamentária estadual para estradas de rodagem.

Ao serem votados os orçamentos estaduais para 1948, sete Unidades superaram o coeficiente fixado na Lei n.º 302, ao passo que treze outras e o Distrito Federal destinaram verbas abaixo de 5%. Na entrega do numerário correspondente às verbas constantes dos orçamentos estaduais, verificou-se igualmente que sete Estados se mantiveram dentro do diploma legal, enquanto os outros treze e mais o Distrito Federal não atingiram a percentagem fixada. O demonstrativo abaixo discrimina os Estados e respectivas percentagens, votadas e aplicadas:

% DO ORÇAMENTO ESTADUAL (EXCLUÍDA RECEITA INDUSTRIAL) DESTINADO A ESTRADAS DE RODAGEM

LOCALIDADES	1948 Dotação estadual votada	1948 Dotação estadual aplicada
1. Santa Catarina	16,94%	14,11%
2. Maranhão	9,94%	9,94%
3. Paraná	10,87%	9,41%
4. Alagoas	11,88%	8,91%
5. Espírito Santo	6,93%	6,93%
6. Rio de Janeiro	7,57%	5,91%
7. São Paulo	2,27%	5,88%
8. R. G. do Sul	6,20%	4,11%
9. R. G. do Norte	3,46%	3,46%
10. Paraíba	3,73%	3,42%
11. Sergipe	3,28%	3,28%
12. Pernambuco	3,52%	2,64%
13. Mato Grosso	4,34%	1,98%
14. Bahia	4,25%	1,93%
15. Minas Gerais	3,30%	1,65%
16. Pará	4,82%	1,20%
17. Distrito Federal	1,18%	1,18%
18. Amazonas	4,03%	—
19. Piauí	2,31%	—
20. Ceará	3,97%	—
21. Goiás	4,20%	—

2. Auxílio Federal constando de:

- a) Cotas do FRN distribuídas aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios;
- b) Cotas do FRN empregadas pelo DNER na execução do Plano Rodoviário Nacional;
- c) Verbas orçamentárias federais empregadas pelo DNER ou por este delegadas aos DER estaduais;

VERBAS ORÇAMENTÁRIAS ESTADUAIS PARA ESTRADAS DE RODAGEM

LOCALIDADES	1948	1948	1948
	Total previsto	Total realizado	%
	Cr\$	Cr\$	realizado
São Paulo	116.000.000,00	180.520.148,00	155,61%
Maranhão	5.930.000,00	5.930.000,00	100,00%
Rio Grande do Norte	2.000.000,00	2.000.000,00	100,00%
Sergipe	1.800.000,00	1.800.000,00	100,00%
Espírito Santo	8.680.000,00	8.680.000,00	100,00%
Distrito Federal	20.000.000,00	20.000.000,00	100,00%
Paraná	40.000.000,00	37.500.000,00	93,75%
Paraíba	3.800.000,00	3.483.332,00	91,66%
Santa Catarina	28.201.200,00	24.964.779,00	88,52%
Pernambuco	12.000.000,00	9.000.000,00	75,00%
Alagoas	7.630.000,00	5.722.499,00	75,00%
Rio de Janeiro	32.000.000,00	22.024.733,00	68,83%
Rio Grande do Sul	95.000.000,00	63.000.000,00	66,32%
Minas Gerais	45.000.000,00	22.500.000,00	50,00%
Mato Grosso	2.188.922,00	1.000.000,00	45,68%
Bahia	45.013.000,00	20.500.000,00	45,54%
Pará	5.000.000,00	1.250.000,00	25,00%
Amazonas	3.087.460,00	—	—
Piauí	1.100.000,00	—	—
Ceará	5.142.000,00	—	—
Goiás	4.200.000,00	—	—
Totais	483.772.582,00	429.875.491,00	84,72%

d) Verbas orçamentárias federais empregadas pelo DNOCS.

No total apresentado não estão incluídas, por ausência de dados, as verbas rodoviárias aplicadas pelos Governos dos Territórios Federais, bem como as verbas rodoviárias despendidas pelos Municípios. Estas e aquelas deverão aparecer no próximo trabalho que RODOVIA publicará, relativo ao ano de 1949.

Nos gráficos inseridos na pág. 127 são apresentadas as percentagens referentes à divisão das

verbas acima aludidas, bem como as equivalentes ao emprêgo geográfico das importâncias invertidas em 1948, nas estradas de rodagem brasileiras. Nesse ano, considerável percentagem da zona Leste é devida à construção, pelo DNER, da Rodovia Rio-Bahia (BR.4), que atravessa os Estados do Rio, Minas e Bahia. Da mesma forma, é possível prever que, em 1949, aumente ponderavelmente a percentagem da zona Sul, onde a Rodovia Presidente Dutra (Rio-São Paulo, trecho da BR. 2), além de outras, está sendo intensivamente atacada pelo DNER.

AUXÍLIO FEDERAL

LOCALIDADES	VERBA ESTADUAL	% DO TOTAL	FUNDO RODOVIÁRIO		VERBAS ORÇAMENTÁRIAS FEDERAIS	DNOCS	TOTAL DO AUXÍLIO FEDERAL	% DO TOTAL	TOTAL GERAL
			FUNDO RODOVIÁRIO COTA DOS ESTADOS, MUN. E DISTRITO FEDERAL	FUNDO RODOVIÁRIO COTA DO DNER					
1. São Paulo ...	180.520.148,00	43,53%	190.225.529,00	44.000.000,00	—	—	234.225.529,00	56,47%	414.745.677,00
2. Bahia	20.500.000,00	8,44%	34.670.916,00	141.342.026,00	39.150.000,00	7.154.748,00	222.317.664,00	91,56%	242.817.664,00
3. Minas Gerais .	22.500.000,00	10,75%	64.241.646,00	114.348.019,00	8.300.000,00	—	186.889.646,00	89,25%	209.389.646,00
4. Rio de Janeiro	22.024.733,00	12,92%	28.936.468,00	97.650.032,00	21.850.000,00	—	148.436.579,00	87,08%	170.461.312,00
5. R.G. do Sul ..	63.000.000,00	37,62%	56.745.503,00	38.600.011,00	9.100.000,00	—	104.445.503,00	62,38%	167.445.503,00
6. Sta. Catarina .	24.964.779,00	22,15%	14.514.568,00	54.800.000,00	5.000.000,00	—	74.314.568,00	22,15%	99.279.347,00
7. Paraná	37.500.000,00	38,36%	23.945.732,00	21.300.000,00	15.000.000,00	—	60.245.732,00	61,64%	97.745.732,00
8. D. Federal ...	20.000.000,00	22,67%	68.200.148,00	—	—	—	68.200.148,00	77,53%	88.200.148,00
9. Pernambuco ...	9.000.000,00	18,30%	29.111.896,00	—	3.300.000,00	7.765.411,00	40.177.307,00	81,70%	49.177.307,00
10. Goiás	—	—	15.413.174,00	—	25.000.000,00	—	40.413.174,00	100,00%	40.413.174,00
11. Pará	1.250.000,00	4,00%	29.977.517,00	—	—	—	29.977.517,00	96,00%	31.227.517,00
12. Amazonas ...	—	—	100.000,00	30.063.061,00	—	400.000,00	30.463.061,00	100,00%	30.463.061,00
13. Mato Grosso.	1.000.000,00	3,81%	25.190.145,00	—	—	—	25.190.145,00	96,19%	26.190.145,00
14. Espírito Santo	8.680.000,00	34,19%	6.709.214,00	10.000.000,00	—	—	16.709.214,00	65,81%	25.389.214,00
15. Ceará	—	—	18.665.107,00	—	2.500.000,00	3.976.477,00	22.631.584,00	100,00%	22.631.584,00
16. Sergipe	1.800.000,00	8,28%	3.714.399,00	—	3.200.000,00	13.300.000,00	19.914.399,00	91,72%	21.714.399,00
17. Paraíba	3.483.332,00	16,25%	11.183.202,00	—	2.500.000,00	4.270.320,00	17.953.522,00	83,75%	21.436.854,00
18. Piauí	—	—	7.896.292,00	—	—	11.349.811,00	19.246.103,00	100,00%	19.246.103,00
19. Maranhão	5.930.000,00	34,18%	11.414.661,00	—	2.500.000,00	3.976.477,00	22.631.584,00	65,82%	17.344.661,00
20. Alagoas	5.722.499,00	35,53%	5.808.632,00	—	3.200.000,00	13.300.000,00	10.383.187,00	64,47%	16.105.686,00
21. R. G. do Norte	2.000.000,00	16,18%	5.856.949,00	—	250.000,00	4.249.971,00	10.356.920,00	83,82%	12.356.920,00
22. T. Guaporé ..	—	—	849.803,00	—	—	—	849.803,00	—	849.803,00
23. T. Rio Branco	—	—	699.844,00	—	—	—	699.844,00	—	699.844,00
24. T. do Acre ...	—	—	568.855,00	—	—	—	568.855,00	—	568.855,00
25. T. Amapá	—	—	468.251,00	—	—	—	468.251,00	—	468.251,00
26. T. F. Noronha	—	—	1.969,00	—	—	—	1.969,00	—	1.969,00
	429.875.491,00	23,50%	685.073.481,00	522.040.111,00	135.550.000,00	56.341.293,00	1.399.004.885,00	76,50%	1.828.880.376,00

* (1) Na aplicação das cotas do Fundo Rodoviário Nacional tocantes ao DNER estão incluídos: a) os 40% da própria verba em 1948; b) saldos dos exercícios anteriores; c) excesso de arrecadação relativamente à prevista.

(2) Devido à deficiência de informações, é possível que tenham deixado de ser incluídas, mas verbas estaduais, importâncias relativas a créditos especiais e verbas suplementares porventura empregadas em estradas de rodagem; esperamos a cooperação dos srs. Diretores dos DER e CER para o próximo trabalho, relativo a 1949.

(3) Não computadas, por ausência de dados, as verbas rodoviárias empregadas pelos Municípios (verbas municipais).

(4) Não computadas, por ausência de dados, as verbas rodoviárias empregadas pelos Governos dos Territórios Federais.

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO BRASIL EM 1948 *

Cr\$ / Km2

LOCALIDADES	Verbas Estaduais	Auxílio Federal	Total Geral
	Cr\$/Km2	Cr\$/Km2	Cr\$/Km2
1. Rio de Janeiro	517,15	3.485,41	4.002,56
2. São Paulo	730,19	947,43	1.677,62
3. Santa Catarina	397,38	787,51	1.184,89
4. Sergipe	85,48	945,73	1.031,21
5. Rio Grande do Sul	223,02	369,74	592,76
6. Alagoas	200,57	363,92	564,49
7. Espírito Santo	212,31	299,55	511,86
8. Pernambuco	92,76	414,14	506,90
9. Paraná	186,30	294,42	480,72
10. Bahia	36,35	394,34	430,70
11. Paraíba	61,89	318,99	380,88
12. Minas Gerais	38,66	321,13	359,79
13. Rio Grande do Norte	37,70	195,23	232,93
14. Ceará	—	147,68	147,68
15. Piauí	—	77,20	77,20
16. Goiás	—	64,90	64,90
17. Maranhão	17,71	34,12	51,83
18. Pará	1,02	24,64	25,66
19. Mato Grosso	0,80	19,94	20,74
20. Amazonas	—	19,08	19,08

* Incluídas todas as verbas, exceção das municipais (dos próprios Municípios).

Nota — No Distrito Federal foram empregados Cr\$ 65.044,30 por Km2.

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO BRASIL EM 1948 *

Cr\$ / Habitante

LOCALIDADES	Verbas Estaduais	Auxílio Federal	Total Geral
	Cr\$/Hab.	Cr\$/Hab.	Cr\$/Hab.
1. Rio de Janeiro	11,91	80,33	92,34
2. Santa Catarina	21,18	63,07	84,25
3. Paraná	28,06	48,73	76,79
4. Amazonas	—	69,54	69,54
5. Bahia	5,23	56,74	61,97
6. Mato Grosso	2,38	58,20	60,58
7. São Paulo	25,14	32,62	57,76
8. Rio Grande do Sul	18,97	31,47	50,44
9. Goiás	—	48,90	48,90
10. Sergipe	3,31	36,73	40,04
11. Espírito Santo	11,57	22,28	33,85
12. Pará	1,32	31,73	33,05
13. Minas Gerais	3,34	27,74	31,08
14. Piauí	—	23,64	23,64
15. Pernambuco	3,34	14,95	18,29
16. Alagoas	6,01	10,92	16,93
17. Rio Grande do Norte	2,60	13,48	16,08
18. Paraíba	2,44	12,63	15,07
19. Maranhão	4,80	9,19	14,04
20. Ceará	—	10,82	10,82

* Incluídas todas as verbas, exceção das municipais (verbas dos próprios Municípios).

Nota — No Distrito Federal foram empregados Cr\$ 49,99 por habitante.

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO BRASIL EM 1948 (*)

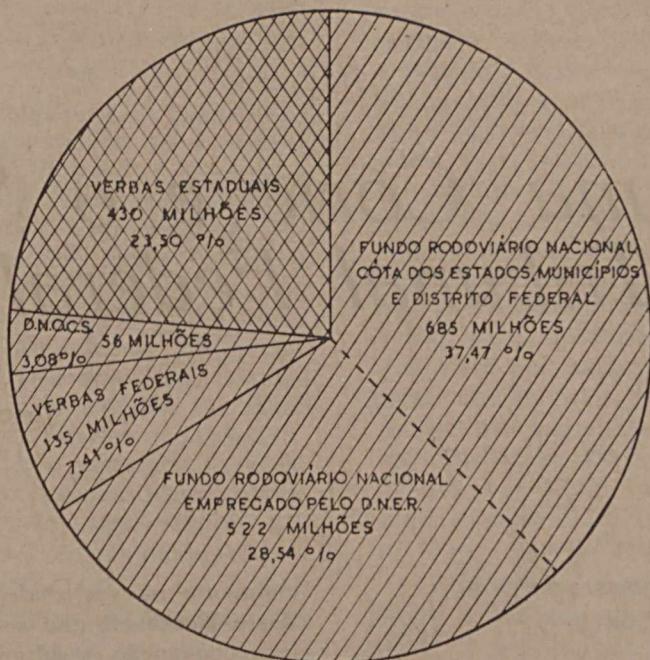
(Zonas aéreas e populações de acordo com o IBGE)

NORTE — Amazonas, Pará, Territórios do Acre, Guaporé, Rio Branco e Amapá.*NORDESTE* — Maranhão, Piauí, Ceará, R.G. do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Território de Fernando Noronha.*LESTE* — Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Distrito Federal.*SUL* — São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.*CENTRO-OESTE* — Goiás e Mato Grosso.

ZONA	1948 Total empregado em estradas de rodagem Cr\$	Cr\$/Km2	Cr\$/Habitante	Densidade demográfica
Norte	64.277.331,00	17,99	43,95	0,49
Nordeste	158.301.084,00	162,82	15,87	10,26
Leste	757.972.383,00	600,72	48,50	11,00
Sul	781.726.259,00	947,13	60,52	15,65
Centro-Oeste	66.603.319,00	35,33	52,91	0,67
BRASIL	1.828.880.376,00	214,76	44,35	5,08

(*) Não incluídas as verbas municipais e as empregadas pelos Governos dos Territórios Federais.

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO BRASIL EM 1948 *

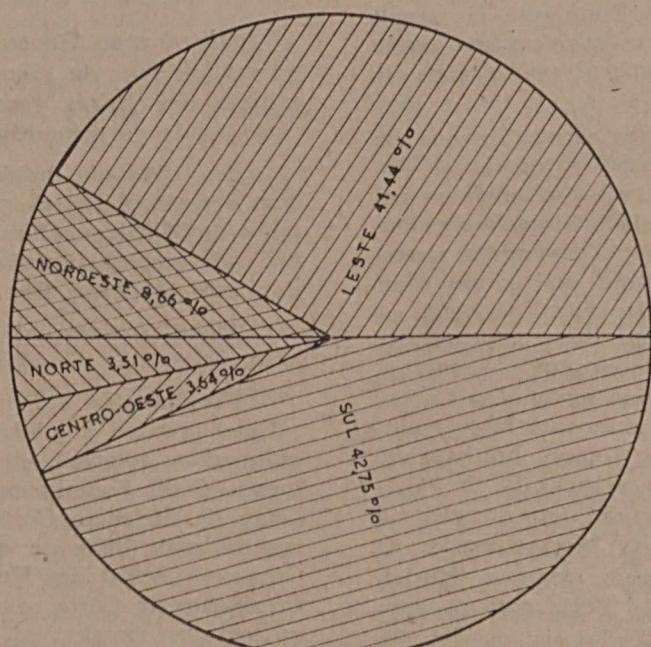


AUXÍLIO FEDERAL Cr \$ 1.399.004.885,00 76,50%
 VERBAS ESTADUAIS Cr \$ 429.875.491,00 23,50%
 TOTAL Cr \$ 1.828.880.376,00 100,00%

* Exclusive verbas Municipais (dos próprios Municípios) e verbas empregadas pelos Governos dos Territórios Federais.

Obs.: No total empregado pelo D.N.E.R. em 1948 estão incluídos saldos de exercícios anteriores e excesso de arrecadação sobre a prevista.

VERBAS RODOVIÁRIAS EMPREGADAS NO BRASIL EM 1948 *



* Exclusive verbas Municipais (dos próprios Municípios) e verbas empregadas pelos Governos dos Territórios Federais.