

TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

ASPECTOS ECONÔMICOS E POLÍTICO-SOCIAIS

Maj AYRTON DE CARVALHO MATTOS

Palestra proferida, em maio de 1955, na Faculdade de Direito da Universidade do Paraná

1.1. — É com um misto de contentamento e intranquilidade, facilmente notada, que me encontro aqui, diante dos senhores. Contentamento por ver problemas básicos do Brasil tratados por quem não tem, atualmente, ingerência direta em suas soluções, numa sadia demonstração de interesse cívico. Intranquilidade porque, sendo os dons oratórios, aliados à flexibilidade e presteza de raciocínio, atributos frsantes do advogado, minha responsabilidade, sob êsses ângulos, cresce desmesuradamente.

1.2 — Cabe-me apresentar-lhes o tema "Transporte Rodoviário — Aspectos Econômicos e Político-Sociais", e vou fazê-lo como um leigo que, após ler algumas publicações sobre o assunto, tece considerações em roda familiar.

1.3 — Os senhores poderiam, com muito mais cabimento, ouvir essas considerações de um técnico, mas aqueles que versarem a matéria com maestria e real conhecimento de causa, aqui terão as reações de alguém que se considera um homem médio, e poderão orientar seus esforços no empenho de bem esclarecer essa força ponderável, tão relegada entre nós a planos secundários, e que é a opinião pública. Esse o possível valor da palestra.

1.4 — Procurarei guiar-me pelo seguinte roteiro :

1. Introdução ;
2. Características do transporte motorizado — Evolução de sua posição.

3. Aspectos econômicos :

- Aumento da circulação da riqueza ;
- Gastos de cambiais ;
- Concorrência à ferrovia — "deficit" ferroviário ;
- Construção de rodovias em detrimento das ferrovias ;
- Grande problema atual — pavimentação ;
- Tributação — Contribuição de melhoria ; pedágio.

4. Aspectos político-sociais :

- Melhoria das condições gerais de vida ;
- Condensação dos adensamentos humanos em torno das autoridades político-administrativas. Pioneirismo.

5. Conclusão.

2.1 — Examinemos as características do transporte motorizado — êle é flexível não só em relação ao tempo (horário), como no espaço (itinerário), e sua potência (tonelagem) e rapidez (velocidade horária) crescem cada vez mais. Observemos.

2.2 — Entre Rio e São Paulo, a Cometa e o Expresso Brasileiro fazem circular ônibus de hora em hora, durante as 24 horas do dia, ensejando ao passageiro escolher o horário que lhe aprouver. Quem pára na Avenida Ipiranga, em São Paulo, próximo aos pontos iniciais dessas duas Cias, ficará estupefato ao ver o número de ônibus que partem para Santos e Campinas.

2.3 — Uma empresa rodoviária, hoje, trafega na Via Anchieta, amanhã, poderá fazê-lo na Rodovia Presidente Dutra ou na São Paulo-Curitiba. Há Cias. que já estão usando caminhões de 18 t e "trailers", tração dois reboques.

2.4 — A velocidade que os caminhões desenvolvem na Rodovia Presidente Dutra, por exemplo, duplicou, quando em tempo seco, e triplicou ou quadruplicou, na época das chuvas, a velocidade de circulação da riqueza entre as duas mais importantes cidades do Brasil.

2.5 — Graças a essas características, os transportes automóveis, evoluíram, rapidamente, de simples auxiliares dos demais transportes, particularmente, o ferroviário, para verdadeiros complementos deles e, hoje, chegam a constituir sistema à parte.

3.1 — No meio civil, o problema dos transportes apresenta-se sob dois aspectos: o econômico e o político. Prevalece o aspecto econômico e "o fator preponderante desse aspecto econômico é o chamado fator custo, porque sendo o transporte um elo negativo na cadeia econômica da produção e do consumo, quanto mais barato fôr, menor sobrecarga gravará a mercadoria. Consideração muito importante é que, em regra, na avaliação do fator custo, levamos em conta, não só o preço, como, também, o tempo.

3.2 — Além do preço de transporte, propriamente dito, há que somar os preços das operações de carga e descarga, transbordo, armazenamento, etc., representando, em dinheiro e em perda de tempo, com o conseqüente acréscimo na duração real e nos riscos de transporte".

3.3 — Analisemos o transporte entre São Paulo e Curitiba: pela ferrovia, o passageiro (nem vale a pena mencionar a carga) leva 27 horas e o infeliz viajante chega mais morto do que vivo. Falo por experiência própria. Se quiser usar o transporte marítimo, enfrentará os trechos São Paulo-Santos, via terrestre; Santos-Paranaguá, pelo mar; e Paranaguá-Curitiba, via terrestre. O veículo motorizado é o único que conduz a mercadoria de porta a

porta. Se usarmos a Rv São Paulo-Curitiba, com todo Banhado Grande e as condições precárias que apresenta, as vantagens serão enormes.

3.4 — É sabido que, normalmente, nos transportes à longa distância, o trem supera o caminhão. É fato indiscutível. No Brasil, isso nem sempre acontece, por causa, principalmente, das precárias condições técnicas de nossas ferrovias, seja quanto ao traçado, seja quanto ao material. Vejamos esse quadro demonstrativo das entradas de café, em Paranaguá, por estrada de ferro e estrada de rodagem, de 1948 a 1954:

ANO	FV	RV
	(Sacac)	(Sacac)
1948	987.742	268.193
1949	1.163.077	707.293
1950	1.266.669	1.129.612
1951	1.504.207	1.728.447
1952	1.040.671	3.056.662
1953	1.063.078	1.435.898
1954	672.836	873.720

3.5 — Nesse período, do N do Paraná para o porto, o frete ferroviário foi, em média, 56% do rodoviário, portanto, a metade. Financeiramente, o trem levou vantagem; mas se juntarmos a isso, o prazo mínimo de três meses que o produtor ficava aguardando embarque, o tempo de percurso, as perdas por motivos diversos, os dispêndios extra-tarifários, encontraremos explicação para o que se passou, a partir de 1951, pois o preço altamente compensador, alcançado pelo café, cobria bem a diferença que ainda houvesse, entre os gastos de transporte pela rodovia e pela ferrovia. Além do que, e isso é o principal, o cafeicultor tinha seu capital muito mais rapidamente recuperado para aplicá-lo em outras inversões. Quando houve a corrida para o porto, a morosidade do trem foi suplantada pela rapidez do caminhão.

3.6 — Na eclosão bombástica do fenômeno N do Paraná, não fôsse a construção acelerada de rodovias e as safras se perderiam, quase por completo, embora já houvesse o

transporte ferroviário, mas de capacidade de tráfego nitidamente insuficiente para a tonelagem a transportar. Atualmente, a média de distribuição de tráfego, naquelas ocasiões, nas estradas da região é de 5.000 a 6.000 veículos diários.

3.7 — A motorização traz então, um aumento de circulação da riqueza, não só quantitativo como, também, e principalmente, na velocidade.

Importação de :	Cr\$ milhões	% s/total da importação
Trigo	3.491	13,9 %
Outros gêneros alimentícios (bacalhau, aveia, conservas, leite em pó, malte, etc.)	1.279	5,1 %
Frutas e seus produtos	684	2,7 %
Bebidas	80	0,3 %
Gasolina comum	1.900	7,5 %
Gasolina de aviação	255	1,0 %
Óleo Diesel	639	2,5 %
Fuel oil	825	3,3 %
Lubrificantes	410	1,6 %
Querosene	283	1,1 %
Caminhões, ambulâncias e semelhantes	384	1,5 %
Chassis para caminhões, ônibus e semelhantes	140	0,5 %
Automóveis para passageiros	186	0,7 %
Automóveis para passageiros (bagagem)	105	0,4 %
TOTAL	10.661	42,1 %

3.9 — Registram, que, de janeiro a agosto de 1954, gastamos 16 milhões de dólares para importar bacalhau e 14 milhões para importar caminhões. No mesmo período o Brasil gastou 95 milhões de dólares, importando trigo e farinha de trigo (9,04 % do valor em dólares sobre o total de importação), comparados com 71 milhões de dólares (6,77 %, nas mesmas condições), dispendidos em gasolina. ("Rodovia" de janeiro de 1955).

3.10 — Argumentam, ainda, mostrando os enormes gastos com artigos não essenciais, só acessíveis a reduzido número de pessoas.

3.11 — Uma coisa não padece dúvidas — seja qual fôr o outro meio de transporte, sua aquisição e a do combustível para movê-lo redundarão em apreciável gasto de cambiais, embora em menor escala, e quando não importamos, por medida de economia, cresce a indisponibilidade do material, tornando-se, mesmo, totalmente obsoleto.

3.8 — A mais veemente e constante acusação à motorização, é sobre o gasto de cambiais. Os que defendem o rodoviarismo procuram bem situar a assertiva, no conjunto de nosso comércio exterior, com a finalidade de reduzi-la a justas proporções; face ao que se passa com outros itens de importação, e fazem o seguinte estudo comparativo do consumo de divisas em 1953 ("Rodovia" de outubro de 1954):

3.12 — Outra desvantagem apontada é que a rodovia faz concorrência à ferrovia, constituindo-se em ponderável fator para o "deficit" ferroviário.

Os que esposam esta tese queixam-se do auxílio financeiro à expansão da moderna política rodoviária (Fundo Rodoviário Nacional) não sendo poucas as tentativas de sua mutilação ou, mesmo, supressão.

3.13 — O Eng. Álvaro Pereira de Souza Lima, ex-Ministro da Viação e atual Presidente do Conselho Rodoviário Nacional, em tese apresentada no VII Congresso Nacional de Estradas de Rodagem e publicada no Bol. do DER de São Paulo, de julho de 1939, estuda exaustivamente o assunto e conclui não ser verdadeira essa alegação.

3.14 — "Rodovia" de outubro de 1954, visando contra-bater dita alegação, apresenta as seguintes observações sobre algumas estradas de ferro, em 1952.

3.15 — Tonelagem transportada pelas ferrovias em questão :

	Transporte	Média
	total	diária
	T	T
1) E.F. Madeira Mamoré.....	15.150	42
2) E.F. Tocantins.....	4.475	12
3) E.F. Bragança.....	22.284	61
4) E.F.S.L. — Terezina.....	48.768	135
5) E.F. Central do Piauí.....	19.369	53
6) E.F. Nazaré.....	23.984	66
7) E.F. Ilhéus.....	10.877	30

3.16 — Nesse ano, as mencionadas estradas de ferro apresentaram os "deficits" adiante discriminados :

	Deficit
	Cr\$
1) E.F. Madeira Mamoré.....	21.780.000,00
2) E.F. Tocantins.....	6.688.000,00
3) E.F. Bragança.....	19.718.000,00
4) E.F.S.L. — Terezina.....	35.823.000,00
5) E.F. Central do Piauí.....	11.958.000,00
6) E.F. Nazaré.....	17.958.000,00
7) E.F. Ilhéus.....	5.703.000,00
TOTAL.....	118.865.000,00

3.17 — A extensão total das estradas é de 1.896 km, nos quais se transportou, em 1952, a média de 399 t/dia, com um "deficit" anual de quase 130 milhões de cruzeiros, ou seja, cada tonelada transportada deu um prejuízo ao país de cerca de 1.000 cruzeiros.

3.18 — As de ns. 1 e 2 não tem perto (ou distante) qualquer estrada de rodagem; nas demais a concorrência rodoviária é insignificante, seja pela ausência de estradas de rodagem, seja pela pequena densidade existente de caminhões em tráfego.

3.19 — Um fato é inconteste. Sendo a estrada de feror um sistema rígido, ela, montada para atender a certas condições, uma vez que essas condições variem, deixará muito a desejar.

3.20 — Exemplifiquemos com o N do Paraná. As safras de cereais e café coincidem, e nesta ocasião, a tonelagem a transportar é muito grande; na entresafra, essa tonelagem cai muito. O sistema montado para atender a uma situação, não satisfará a outra.

3.21 — Este é o quadro geral, no Brasil, enquanto não se diversificar a produção das regiões geo-econômicas. Difícilmente, a capacidade de tráfego está em relação com a tonelagem a transportar: ou a ferrovia fica sem carga, como nas estradas citadas, ou então, os centros de produção se abarrotam, sobre vindo o perigo de perderem-se as safras.

3.22 — Neste caso, o produtor que tencione utilizar uma ferrovia, deve munir-se de boa dose de paciência, se o produto puder esperar, ou conseguir recurso extra que lhe possibilite atendimento em curto prazo.

3.23 — Vejamos, agora, o que se passa com o transporte de madeira, carga que só deveria ser rodoviária da serraria para o pátio da ferrovia.

3.24 — De Oficinas (Ponta Grossa) a Antonina e Itararé as distâncias pouco diferem. Para o pôrto, a Paraná-Santa Catarina está atendendo as requisições; para a cidade paulista, não. O frete rodoviário, no entanto, é o mesmo. Se houvesse concorrência, isso não aconte-

ceria. Em Itararé, como a Sorocabana está em dia com as requisições, o transporte passa a ser ferroviário.

3.25 — Ainda mais — em fins de 1954, o frete rodoviário, de Oficinas para Itararé, era da ordem de Cr\$ 115,00. Com a queda do preço do produto e a conseqüente retração do madeireiro, caiu, nos primeiros meses de 1955, para 70, 75 cruzeiros, a procura do equilíbrio perdido. Atualmente, após o aumento da gasolina, passou para Cr\$ 85,00.

3.26 — Enquanto os fretes rodoviários acompanham a inexorável lei da oferta e da procura e buscam adaptar-se às condições do momento, as tarifas ferroviárias são rígidas e se tornam, geralmente obsoletas.

3.27 — O frete rodoviário, com a baixa do preço da madeira, caiu verticalmente. Se tal aconteceu, é porque o novo frete ainda era compensador. Isso pode ser apontado como grande testemunho da não existência da concorrência entre a rodovia e a ferrovia, pois as empresas rodoviárias, podendo manter um frete mais baixo, não o fazem, por saber que a fome de transporte existe por toda a parte.

3.28 — De tudo o aqui exposto, estamos firmemente convencidos que o "deficit" ferroviário se deve à condições intrínsecas à ferrovia.

3.29 — Tem sido condenado estarmos construindo rodovias em detrimento das ferrovias que são os transportes, por excelência, das grandes massas a grandes distâncias. Sobre este assunto, diz Mario Travassos "O Brasil, pode dizer-se, deve ser o país sul-americano das rodovias, tais são as dificuldades em assentar os trilhos. Por maiores artificios que se adotem, os perfis ferroviários nunca podem isentar-se nem de numerosas obras darte, nem de volumosa terraplenagem. O mesmo não acontece à rodovia que, essencialmente coleante, adapta-se melhor à nossa complexa morfologia topográfica e além disso, é de construção e conservação mais barata. Enquanto que mal podemos manter em serviço nossa diminuta quilometragem ferroviária, nossa

rêde rodoviária cresce de modo animador".

3.30 — A construção do TPS, de importância ímpar na nossa segurança e economia, é bem um exemplo frisante dessas dificuldades, e o terreno de tal forma se impõe, que forçou a modificação do traçado da ferrovia, aproximando-a de Ponta Grossa.

3.31 — A instabilidade do valor econômico das regiões, pela monocultura, pelo nomadismo do café, pelo esgotamento das terras, deve influir no ânimo dos responsáveis pela política do transporte que têm, diante de si, permanentemente, o espantinho do "deficit" ferroviário.

3.32 — O principal problema com o qual, hoje nos defrontamos, causado pela exacerbação do rodoviarismo (quando governantes, ansiosos em resolver os problemas dos transportes ou para fins demagógicos, preocupam-se em apresentar alta quilometragem de estradas, construídas em suas gestões) é o que se refere à pavimentação.

3.33 — As estradas simplesmente ensaiadas ou macadamizadas não podem suportar o trânsito intenso de veículos de grande tonelagem. Argumentamos com a BR 2.

3.34 — No trecho Rio-São Paulo, o crescimento de trânsito tem superado qualquer expectativa, bastando dizer que atingiu, ainda com uma só pista, volume de trânsito que era previsto para cinco a seis anos depois, perfazendo a média de 5.000 veículos diariamente, quando em 1948, essa média era inferior a 1.000 veículos diários, diminuindo o custo de transporte de quase 50 %.

3.35 — No trecho São Paulo-Sul do país, são freqüentes as interrupções, com grandes prejuízos para a economia nacional, atestando a urgência que merecem: o melhoramento e a pavimentação dessa importante ligação rodoviária. As linhas de ônibus entre São Paulo e Curitiba desapareceram.

3.36 — Em "Rodovia", de setembro de 1954, após comentar um gráfico onde se vê que o México dispõe de 25.954 km de estradas pavimentadas; a Argentina, 11.015

km; e nós, 1.955 km, diz o articulista "desejando esclarecer aqueles para os quais pavimento rodoviário é luxo".

3.37 — Excluindo o Estado de São Paulo e considerando apenas 20 estradas de rodagem não pavimen-

tadas, com a extensão de 5.710 km, nas quais existe atualmente um tráfego de 10.800 veículos/dia, representando o transporte de cerca de 30.000.000 t/ano, são dispendidas, nesse transporte, as seguintes cifras:

	Em estradas ensaibradas	Se fôsse[m] pavimentadas	Economia anual
	Cr\$ milhões	Cr\$ milhões	Cr\$ milhões
Custo de operação.....	7.168	3.869	3.299
Amortização de veículos...	1.114	742	372
Total.....	8.282	4.611	3.671 (44 %)

3.38 — Da citada economia anual em cruzeiros, 224 milhões correspondem a divisas-dólares, representados na maior duração dos veículos, peças sobressalentes, combustível e lubrificantes. Isto quer dizer, a economia anual de 3.671 milhões de cruzeiros equivale a poderem ser, anualmente, pavimentados 3.000 km de estradas de rodagem.

Em outras palavras, a partir do segundo ano estará pago, em economia de transporte, o custo da pavimentação dos referidos 5.710 km das 20 principais estradas".

3.39 — Em São Paulo, a distribuição do tráfego nas vias Anchieta e Anhanguera, em 1954, foi a seguinte:

	Via Anchieta	% do total	Via Anhanguera	% do total
Automóveis.....	1.492.481	67 %	832.009	45 %
Caminhões.....	579.549	26 %	910.690	49 %
Ônibus.....	161.799	7 %	122.108	6 %
	2.233.829	100 %	1.864.807	100 %

o que dá média diária superior a 6.000 veículos para a via Anchieta e 5.000 para a via Anhanguera. Somente em economia, no custo da operação dos transportes, o público já recebeu mais do que o preço pago pela construção dessas rodovias.

3.40 — "Se é verdade que se deseja acompanhar o crescimento do Brasil, o problema da pavimentação intensiva tem que ser atacado imediatamente. Porque a pavimentação faz baixar o custo de vida. Pavimentar é economizar. É garantir o abastecimento. É imprimir maior velocidade à riqueza. É reorganizar o retorno, em fase firme, do homem do campo para a agricultura".

3.41 — Esse aspecto da influência da motorização, exigindo a pavimentação das estradas, é parti-

cularmente sentido nos Estados do Sul, dado o elevado índice pluviométrico, e aumenta ainda, de significação, no Paraná, onde à bastante conhecida rudeza do período chuvoso, se soma o pesado tráfego de caminhões, carregando enormes toros de madeira.

3.42 — Releva notar que os trabalhos de conservação encarecem, quando se trata de estradas de revestimento natural, reduzindo-se mais de quatro vezes nas estradas asfaltadas, como demonstra o seguinte quadro:

Tipo de revestimento	Custo médio da conservação
	Km-mês
Macadame hidráulico.....	1.650,00
Silico-argiloso.....	900,00
Paralelepípedo.....	400,00
Asfalto.....	350,00

3.43 — Aqui, surge uma controvérsia — é se pavimentamos as estradas como estão ou se antes melhoramos seu traçado, de modo a colocá-las dentro dos melhores padrões.

Alguns técnicos e os motoristas em geral, que visam benefícios imediatos, são partidários da primeira solução. Outros, preferem demorar e gastar mais, porém obter resultados superiores, como demonstram os cálculos.

3.44 — “A notícia da pavimentação da BR 3 provocou um verdadeiro “estrondo” imobiliário em Belo Horizonte. A St John D’El Rey Mining Co, concessionária das minas de ouro de Morro Velho, resolveu vender parte de suas grandes áreas (atravessadas pela BR 3) e, em poucos dias, os terrenos passaram a ser disputados a peso de ouro, realizando-se sucessivos loteamentos. Em menos de um mês, venderam-se centenas de sítios de área variável entre 5.00 e 15.000 km² e num só dia houve a reserva de 1.200 lotes”.

3.45 — Vale, aqui, mostrar um aspecto do Direito Rodoviário. Trata-se da “contribuição de melhoria”, de que trata o item I, do art. 30 da Constituição vigente e consagrada na legislação de outros países.

3.46 — “A contribuição de melhoria é, como sabemos todos, o imposto a ser pago pelos proprietários de imóveis, adjacentes a uma estrada de rodagem em retribuição aos benefícios trazidos pela estrada, e se destina a auxiliar o financiamento de sua construção.

3.47 — A legitimidade dessa contribuição não pode mais ser posta em dúvida, embora sua aplicação prática se revista de muitas dificuldades, tais como, deve ela incidir ou não sobre as propriedades que foram beneficiadas pela passagem de uma estrada já construída? Caso afirmativo, desde quando? Ou deverá ela incidir, desde já sobre as propriedades que se valorizarão pela passagem das estradas em curso de construção? Neste caso, como apreciar o valor da propriedade anterior, atual e futura? A taxa deve ser cobrada baseada na

diferença entre a anterior e o atual ou entre o anterior e o futuro? E, ainda, se uma estrada já construída for pavimentada em que proporção cabe a incidência da taxa de melhoria? Ou, generalizando ainda mais, quando for melhorado um traçado, obrigando a despesas de monta, é cabível a contribuição? No caso afirmativo sobre quais propriedades: as cortadas pelo novo traçado ou, também, as restantes, beneficiadas por extensão. E, sobretudo, é preciso considerar o fato de ter o proprietário cedido ou vir a ceder a faixa necessária à passagem da rodovia.

3.48 — Justamente para resolver essas dificuldades e tornar equitativa sua incidência nos casos concretos, o Congresso Nacional estuda o projeto de lei que interpretará o dispositivo constitucional, há pouco citado”.

3.49 — Temos, ainda, em assunto parecido, também muito intrincado, a discussão sobre vantagens e inconvenientes da cobrança do pedágio.

3.50 — Observemos, inicialmente, as finalidades que se procura atingir com a cobrança do pedágio, no Brasil e nos Estados Unidos. Aqui, busca-se, aumentando o Fundo Rodoviário Nacional, a pavimentação intensiva de rodovias já existentes; lá, objetiva-se a construção de autoestradas, ou melhor, estradas expressas, paralelas a outras, pavimentadas e livres, visando resolver o problema do congestionamento dessas mesmas rodovias.

3.51 — Para poder cobrar-se o pedágio, é indispensável que os veículos que circulam pela estrada só devam sair e entrar em determinados pontos, previamente escolhidos, onde é paga a taxa correspondente e efetuada a fiscalização. Então, as barreiras funcionam para o tráfego, da mesma forma que as estações para as estradas de ferro. Assim, uma das características fundamentais do tráfego rodoviário, isto é, a liberdade de sair e entrar na estrada, em qualquer ponto, desaparece. Em consequência, o efeito que a estrada traz sobre a valorização das propriedades marginais fica muito

diminuído, sendo comparável a de uma ferrovia. O proprietário vê o trem passar mas só pode gozar suas vantagens na próxima estação; também, o proprietário vê a estrada de rodagem, mas só pode usá-la no próximo pósto de arrecadação.

3.52 — A cobrança do pedágio, em bases bem justas e racionais, implica nas seguintes despesas, não existentes em uma rodovia livre:

a) construção de uma ou duas estradas paralelas, para serventia das propriedades marginais;

b) construção de cercas invioláveis nos dois lados da estrada;

c) construção dos pontos de acesso, com tôdas as instalações necessárias à cobrança da taxa e facilidade de manobra dos veículos, e obras que permitam a entrada e saída, em qualquer das mãos, sem cortar as correntes de tráfego da rodovia principal;

d) obras especiais que garantam a inviolabilidade das cercas nos cruzamentos com outras estradas e caminhos existentes.

3.53 — Essas despesas, tal seja o caso, podem chegar a duplicar o custo da estrada, principalmente, se o número de cruzamentos ou de postos de acesso fôr relativamente grande, ou se fôr preciso construir duas estradas paralelas.

3.54 — Assim, para que a cobrança do pedágio alcance a finalidade que buscamos, são fundamentais, a lém, naturalmente, de uma despesa reduzida na sua arrecadação:

a) que se apresente volume de tráfego grande e regular o ano inteiro. Nisto, todos são acordos o que varia, conforme os dados arguidos em cada cálculo, é o limite mínimo dêsse tráfego, considerado vantajoso;

b) que se estabeleça o bloqueio das estradas para não ocorrer a evasão da renda e a burla no pagamento da taxa. Isto, no entanto, não é prescrito pelos partidários da cobrança do pedágio entre nós, pelas desvantagens já apontadas.

3.55 — Num trabalho de fôlego, publicado em "Rodovia" de agosto de 1953, o Engenheiro Francisco Sa-

turnino Braga historia o aparecimento do pedágio; apresenta diversas opiniões de figuras proeminentes pró e contra sua cobrança; analisa o problema sob diversos ângulos; e chega, por fim, a umas tantas conclusões. Esse artigo constitui elemento básico para quem pretenda esclarecer-se sobre o assunto, e dêle foram tiradas as considerações, aqui feitas, e as conclusões a seguir.

3.56 — "A aplicação do pedágio em estradas já existentes traz os seguintes inconvenientes:

a) cerceia a liberdade do tráfego, transformando o tráfego rodoviário em ferroviário;

b) cria o grave problema da serventia e acesso das propriedades marginais;

c) exige despesas vultosas para sua aplicação e bloqueio no tráfego;

d) restringe as funções sociais e educacionais da estrada e tende a incrementar a comercialização da rodovia.

3.57 — A aplicação do pedágio, sem a existência de estrada livre paralela não se justifica, porque traz a desigualdade de tributação no transporte, pois só determinados percursos seriam taxados. Não permite ao motorista a liberdade de escolha, no itinerário e no pagamento do tributo.

3.58 — A aplicação do pedágio generalizado, no Brasil, seria deficitária na maioria das estradas, porque o volume de tráfego é muito pequeno. Em outras rodovias as despesas de arrecadação absorveriam a maior parte da receita. O aumento dos salários e a congelação das taxas de pedágio — como sucedeu com as tarifas ferroviárias — tenderiam a tornar o pedágio deficitário em muitas estradas, como sucedeu na Itália.

3.59 — O pedágio existe somente em uma pequena extensão da rede rodoviária americana. Foi instituído, exclusivamente, em certos trechos de estradas-tronco, com tráfego excessivo e aplicado na construção de auto-estradas, paralelas às estradas existentes e destinadas a desafogar o congestionamento.

Nesses poucos trechos em que foi aplicado, — os motoristas têm sempre a liberdade de escolha do itinerário; ou pela auto-estrada, pagando o pedágio ou pela estrada antiga, pavimentada e livre. A grande maioria da rede rodoviária americana, quer federal, quer estadual, quer municipal é constituída de estradas de tráfego livre.

3.60 — O sucesso da aplicação do pedágio na Via Anchieta, explica-se porque, no trecho em que é cobrado — alto e raiz da serra — funciona como se fôsse uma grande ponte, pois não há nem propriedades marginais com serventia, nem estradas subsidiárias que nela dessemboquem, no trecho da serra. O bloqueio é, pois, natural, e duas estações arrecadoras são suficientes. Assim mesmo, dá uma receita muito pequena, quando comparada com a conta do Fundo Rodoviário Nacional tocante a São Paulo. E cumpre observar que a Via Anchieta é a estrada de maior tráfego médio no Brasil.

3.61 — O pedágio na Via Anhanguera é muito recente para formar-se um juízo definitivo. Tem-se notícia de que, sem o bloqueio, começa a ocorrer a evasão de renda e a burla ao pagamento da taxa. Há também manifestações de desagrado porque o tráfego é livre nas demais estradas paulistas.

3.62 — O pedágio tem plena justificação de aplicação quando se destina a amortizar o capital invertido em grandes obras darte, onde houve vultosas concentrações de despesas, tais como: pontes de vãos muito extensos, túneis, viadutos monumentais, etc. Nestes casos, as despesas de arrecadação são pequenas — basta uma única estação — e as travessias se fazem mais rapidamente e com maior segurança que nas antigas balsas ou barcos — onde se pagava também — ou nos percursos de contórno, muito mais longos”.

4.1 — Encaremos, agora, aspectos político-sociais. É indiscutível a melhoria das condições de vida que o transporte motorizado acarreta. Surge a possibilidade de instalação de utilidades públicas, tais como ca-

bos de eletricidade, telefones, tubos de água e gaz, esgotos e drenos. Melhoram as condições sanitárias, pois a simples abertura de estrada motiva a drenagem dos terrenos atravessados. Embelezam-se as propriedades urbanas e rurais. Há acentuada melhoria de nível de grande número de operários, dada a quantidade de trabalhadores qualificados exigidos.

4.2 — Constitui ponto pacífico, entre os sociólogos, a importância decisiva da construção de rodovias, pela Inspeção de Obras Contra Seca, na extinção do cangaço de NE, e fácil é observar a diferença entre a sonolência característica das povoações à margem das ferrovias, e a agitação vivificante das que se formam em tórno das estradas de rodagem.

4.3 — Atualmente, pela maneabilidade de seu traçado, pela modicidade de seu custo e pela multiplicidade de seus utilizadores, aos quais estão afetas as despesas de aparelhamento de sua exploração, cabe à rodovia, isto é, ao caminhão, a função pioneira dos transportes terrestres.

4.4 — Vejamos o que se passa no Território do Amapá: “a BR 15 que se encontra nas imediações de Lourenço, nas faldas da Serra de Tumucumã que ligará próximamente, Macapá à Clevelândia, sobre o Oiapoque, na fronteira com a Guiana Francesa. Assim, será atingida pela soberania nacional vasta região, até agora bem pouco conhecida.

4.5 — Cumpre notar a função eminentemente colonizadora dessa rodovia. A energia elétrica e a água encanada não são mais motivos de admiração para o caboclo. Cada povoação com mais de 10 casas e 50 crianças tem sua escola, e várias delas dispõem de energia elétrica própria e sistema de abastecimento d'água. O transporte motorizado, tudo facilita. Enquanto que por mar, batido pela inclemência das águas, são gastos dois dias para ir de Macapá a Amapá, pela BR 15, tranqüilos e seguros, caminhões e automóveis fazem o mesmo percurso em algumas horas. Com êsse pre-

cioso fator de aproximação, o nosso caboclo mais ao centro se aventura, e com isso se atinge o objetivo político-social de congregação dos diferentes adensamentos humanos em torno das autoridades político-administrativas”.

4.6 — O mesmo acontece no Amazonas, Rio Branco, Guaporé, Mato Grosso, Goiás. A BR 17, em construção, partindo de Manaus se adentrará pela Venezuela, passando por Boa Vista, de onde sairá a BR 71 para a Guiana Inglesa. Caminhemos, portanto, a passos largos para que a Nação ocupe, efetivamente, seu espaço geográfico.

5.1 — As conclusões que se poderiam tirar desse estudo, e vou citá-las, tão somente, como fêcho da palestra, são as de conhecimento dos dirigentes, estudiosos do assunto e simples curiosos, ventiladas, diariamente, nos debates do Parlamento, nos jornais, nas emissoras, conferências, congressos rodoviários, etc. Só falta realizar. Motivos para que tal não aconteça, devem ser muito poderosos.

5.2 — Enquanto se discute qual a melhor política de transporte a adotar, cumpre não diminuir em hipótese alguma, o atual ritmo dos trabalhos rodoviários, pois, por muito errada que seja essa solução, ela será mais acertada do que nada realizar, à espera da decisão dos técnicos.

5.3 — Mudar, imediatamente, o “esfôrço” da política rodoviária para a pavimentação das estradas, chegando-se, mesmo, a não iniciar a construção de novas estradas, sem

pavimentar, pelo menos, as rodovias mais importantes.

5.4 — Urge libertar-nos, sem demora, da importação, assim o exigem a nosa economia e a segurança nacional, possibilitando a transformação das linhas de montagem em fábricas de veículos e resolvendo o problema dos combustíveis e lubrificantes, infelizmente, marcado pelo cancro da demagogia.

5.5 — No caso do petróleo, devemos ter bem presente que, enquanto sua produção for deficitária, aí, sim, estaremos verdadeira e irremediavelmente subordinados ao estrangeiro, seja na paz, seja na guerra, com muito mais forte razão.

5.6 — Quero agradecer a presença e a atenção dos senhores e augurar às autoridades responsáveis que, para um Brasil maior, ao equacionar nossos problemas, argumentem com o que é, e não, com o que deveria ser.

BIBLIOGRAFIA

- O Problema dos Transportes no Brasil — Juarez Távora
 Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras — Mario Travassos
 Como aumentar a receita do Fundo Rodoviário — Maurício Joppert da Silva
 A propósito de pedágio — Francisco Saturnino Braga.
 Diversos números da revista “Rodovia”
 Diversos números da revista do DER do Paraná
 Bol do DER de São Paulo, de julho de 1939