

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO (II)

(Conclusão do número de Set/Out 67)

Recursos

Para a execução do Plano Rodoviário Nacional, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagens conta com recursos do Fundo Rodoviário Nacional, proveniente da cobrança do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos. Da arrecadação do Imposto, 89% constituem o Fundo Rodoviário Nacional, do qual 48% são destinados aos Estados, 12% aos Municípios e 40% ao DNER. Os critérios para cálculo das parcelas que cabem a cada Estado ou Município, aos quais foram entregues NCRS 94 milhões no primeiro semestre de 1966, são estabelecidos em lei e baseados em dados relativos à superfície, população, consumo de combustíveis e lubrificantes e produção petrolífera de cada Unidade.

Além do Fundo Rodoviário Nacional, são carregados para execução do Plano Rodoviário Nacional recursos orçamentários dos Estados e Municípios, para aplicação no setor, além de créditos especiais votados pelo Congresso Nacional e financiamento obtidos junto a agências financeiras internacionais.

Extensões

A extensão total do sistema rodoviário pan-americano no Brasil é de cerca de 26 mil quilômetros, sendo 22 mil de troncos preferenciais e 4 mil quilômetros de rotas alternativas. A rede rodoviária brasileira, de acordo com as últimas estatísticas, é de 548.510 quilômetros, considerados os planos nacional, estaduais e municipais, pavimentados ou não. A rede federal pavimentada sobe a 13.068 quilômetros que, somados aos 5.662 quilômetros dos planos estaduais, elevam a extensão total das rodovias brasileiras pavimentadas a 18.730 quilômetros.

Por outro lado, a imensa vastidão do território brasileiro é bastante para demonstrar a ciclópica tarefa que os construtores de estradas devem levar a cabo dentro de nossas fronteiras. Tarefa esta que se torna mais ingente quando se observa a impressionante expansão do número de veículos que trafegam por nossas rodovias. A indústria automobilística implantada no Brasil elevou a quantidade de automóveis nas estradas brasileiras com rapidez sem precedentes, possuindo o Brasil, hoje, a maior frota da América do Sul, uma das maiores de todo o mundo.

Este fato, aliado ao crescimento econômico alcançado praticamente em todos os setores de atividades, incrementando a movimentação de pessoas e mercadorias nos mais variados sentidos dentro do território nacional, vem exigindo cada vez maior número de quilômetros rodoviários, tarefa a que o Governo brasileiro se tem lançado com ardor, no sentido de obter completo desfogo para permitir o desenvolvimento econômico.

Nessa ordem de idéias, grandes obras de engenharia estão em andamento no Brasil como, por exemplo, a duplicação do trecho rodoviário entre as cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo com 411 quilômetros.

Releva notar que na construção das rodovias brasileiras o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem aplica as mais avançadas técnicas de construção rodoviárias, com obediência às normas internacionais de engenharia e desenvolvimento de intensa pesquisa no setor.

No que se refere a obras de arte, o DNER inaugurou, recentemente, dentre dezenas de obras de vulto, a Ponte "Professor Maurício Joppert", com 2.550 metros de comprimento vencendo o rio Paraná, na divisa dos Estados de São Paulo e Mato Grosso, no Oeste brasileiro. A ponte sobre o rio Paraná, situada a 800 km do litoral, próximo à cidade de Presidente Prudente, apresenta grande interesse para as ligações Pan-Americanas, pois, através da Rodovia BR.267, será possível atingir com rapidez, por rotas pavimentadas, diversos pontos convenientes designados pelos Congressos Interamericanos de Estradas de Rodagem.

No campo dos projetos, o Brasil está, entre outros, formulando audacioso plano para a ligação da cidade do Rio de Janeiro com Niterói através de extensa ponte lançada sobre a baía de Guanabara, com 10 mil metros de obra sobre a água e 3.600 metros de acessos, num total de 13.600 metros. O projeto já está em vias de execução, tendo sido iniciados os trabalhos de sondagem geológica a cargo da empresa empreiteira nacional que venceu concorrência pública.

Internacionais

No terreno da cooperação internacional, o Brasil tem demonstrado realmente a sua preocupação em articular o seu sistema com os dos demais países da América, tornando efetivos os projetos rodoviários de interesse pan-americano previsto no Plano Nacional de Viação.

Como ponto alto dessa política nos últimos anos, o Brasil vem de construir a "Ponte da Amizade", sobre o rio Paraná, atingindo o Paraguai, e que se situa na Rodovia Transversal Pan-Americana, abrindo ao Paraguai e à Bolívia uma saída para o Oceano Atlântico pelo Porto de Paranaguá, através da Rodovia BR.277, que está sendo pavimentada.

A Rodovia Transversal Pan-Americana ligará o Atlântico ao Pacífico, começando no porto Paranaguá e passando por Curitiba, Foz do Iguaçu, no Brasil, Assunção, no Paraguai, La Paz, na Bolívia, e terminando em Lima, no Peru. Diversos lances dessa rodovia já estão totalmente concluídos, e nela se destaca a "Ponte da Amizade", uma das mais

belas e arrojadas obras de engenharia brasileira e mundial, no gênero. Os trabalhos no lado brasileiro da Rodovia Transversal Pan-Americana prosseguem em ritmo acelerado, esperando o Governo brasileiro terminá-la em 1968.

Concebida em termos de uma grande estrutura em concreto armado, a Ponte Internacional apresenta as seguintes características da maior expressão:

Comprimento	552,4 metros
Largura	13 5 metros
Pista	9,5 metros
Altura	78 metros
Flecha	63 metros
Vão teórico	290 metros
Elxo a eixo	303 metros

A Rodovia BR.277, trecho brasileiro da Transversal, mede 791 quilômetros até o acesso da "Ponte da Amizade", estando totalmente implantada e possuindo 310 quilômetros pavimentados.

Igualmente está o Brasil construindo a ligação rodoviária que unirá Brasília a Lima, de Cuiabá a Porto Velho, com 1.400 quilômetros já em trânsito e de Porto Velho à fronteira Brasil-Peru, em construção ou com estudos preliminares concluídos.

Está ainda o Brasil pavimentando em concreto asfáltico a ligação rodoviária de Porto Alegre a Uruguaiana (BR.200), com 740 quilômetros, em direção de Paso de Los Libres, para a Argentina e bem assim para o Uruguai, de Pelotas ao Chuí (BR.471), com 255 quilômetros, dos quais 105 já pavimentados.

Em cooperação com o Uruguai, o Brasil vai construir a Ponte Internacional de Quaraí a Artigas, para a qual já foi realizada concorrência pública e escolhida a empresa construtora. A ponte medirá, segundo os projetos aprovados, 750 metros de comprimento.

Através da Rodovia BR.377, que vai de Carazinho a Quaraí, a ponte abrirá passagem rodoviária entre Brasil, Uruguai e Argentina. No lado uruguaio, a estrada que sairá de Artigas chegará a barragem de Salto Grande, a 150 quilômetros de Quaraí e na fronteira com a Argentina, onde serão realizadas obras de usina hidrelétrica de grande importância para a região.

Desenvolvimento

Todo esse esforço que os povos americanos vêm realizando tem um objetivo grandioso: a superação dos níveis de subdesenvolvimento em que se debatem grandes áreas dos nossos territórios. Através de sistemas de transportes cada vez mais eficientes, nos quais se destacam, com papel preponderante, as nossas rodovias, conseguiremos dar às nossas populações crescentes melhorias de padrão de vida, através de um comércio ativo, de um intercâmbio cultural cada vez mais intenso, no caminho da sua redenção econômica e dos supremos ideais da liberdade.