

Rede Rodoviária e Concessões no Brasil: Uma Análise da BR-101 no Trecho Fluminense Campos dos Goytacazes-Niterói

Jackeline Maria dos Santos Pereira^{1*}
Suellenn Amaral Gonçalves^{2**}

Resumo

O presente trabalho expõe uma análise da ação do governo em conceder vias públicas à administração privada, em especial o trecho fluminense da rodovia BR-101 Campos dos Goytacazes-Niterói. As rodovias brasileiras, que sempre tiveram grande importância para a realização da integração territorial, acabaram por se tornar o principal modal utilizado para a circulação de matérias e de pessoas no Brasil. Entretanto, verifica-se que as ações governamentais têm buscado transferir à iniciativa privada a responsabilidade de manutenção e modernização das principais vias da rede rodoviária. Partindo deste cenário, o presente estudo procura examinar o processo de integração do território a partir das redes bem como tratar a questão da concessão das rodovias brasileiras ao setor privado. Procura ainda analisar mais detidamente o processo de concessão do trecho divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói) da rodovia BR-101, cujo contrato foi assinado pela concessionária Autopista Fluminense. Tal contrato traz consigo diversas previsões de serviços a serem cumpridos pela concessionária em questão, baseados em obras de melhoramento de infraestrutura da rodovia, bem como a cobrança de tarifas de pedágio através das praças situadas ao longo do trecho.

Palavras-chave: Redes. Integração do Território. Neoliberalismo. Concessão de Rodovias.

Introdução

A preocupação em criar vias para a circulação de matérias e de pessoas no Brasil não é um fato recente, ao contrário, tal fato se faz presente desde a era colonial. Na verdade, desde que se viu a necessidade de pôr a produção em circulação, a abertura de vias tornou-se fundamental. No Brasil, foram as estradas de rodagem que acabaram por liderar dentre os modais de vias de transportes. O aumento e a sofisticação foram, paulatinamente, crescendo ao longo dos anos, de forma que hoje elas são responsáveis pela maior parte do fluxo de transporte de cargas e de passageiros no território nacional.

Entretanto, no decorrer de todo o processo de aumento e melhoramento da infraestrutura das rodovias nacionais, as quais possuem um desgaste rápido de sua pavimentação devido ao seu movimento intenso, sempre houve certa ineficiência do poder público em administrá-las, o que resultou em uma parceria com a iniciativa privada. Então, em 1993, teve início com um programa criado pelo governo federal a concessão de rodovias federais à iniciativa privada. Tal programa, em conjunto com o pagamento de pedágio, tende a garantir

^{1*} Graduada em Licenciatura em Geografia - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense. jackelinemsp@yahoo.com.br

^{2**} Graduada em Licenciatura em Geografia - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense. suellenna18@yahoo.com.br

que haja constante investimento e manutenção nas rodovias a fim de que seja crescente o desenvolvimento de sua infraestrutura.

Diante do exposto, o presente estudo traz uma análise da ação do setor público em transferir rodovias ao setor privado, partindo do trecho fluminense da BR-101 Campos dos Goytacazes-Niterói. Tal trecho foi concedido à empresa Autopista Fluminense em leilão realizado no ano de 2007.

Objetivos

Este trabalho tem como objetivo analisar a importância das redes para a integração do território e discutir o processo de concessão das rodovias brasileiras ao setor privado.

Metodologia

A metodologia utilizada neste trabalho foi a leitura e reflexão calcada em fontes bibliográficas a fim de realizar uma retomada do processo da constituição das rodovias no território brasileiro tomando por base a periodização de Santos (2004). A leitura das fontes bibliográficas também foi a base para expor o processo de privatizações e concessões por parte do governo à iniciativa privada. Foi realizada também a pesquisa em *sites* oficiais com o intuito de levantar dados sobre o processo de concessão do trecho rodoviário fluminense Campos dos Goytacazes-Niterói, recorte deste trabalho, já que não foi encontrado nenhum trabalho publicado. Foi analisado, ainda, o contrato de concessão do referido trecho. Buscou-se também a inserção de mapa com o intuito de ilustrar a localização do trecho mencionado.

Contribuições Geográficas

Haja vista a grande importância das rodovias no desenvolvimento econômico do país, já que grande parte da produção brasileira é escoada por estas vias de acesso, como também a grande contribuição destas vias na configuração e interligação do território, faz-se necessário ampliar o debate sobre as consequências das concessões das rodovias, em especial o trecho fluminense administrado pela empresa Autopista Fluminense, até então sem estudo específico publicado.

Integração parcial do território brasileiro e a constituição das primeiras rodovias

As primeiras vias de comunicação do Brasil surgiram na era colonial quando foram feitas aberturas de caminhos utilizadas para reconhecimento e exploração do território. Imperava nesta época, o que Santos (2004) chama de “meio natural”, onde se vivia em tempos lentos e a natureza se impunha. Este meio consistia na sobrevivência humana a partir de sua base fundamental, a natureza, porém o homem não fazia grandes modificações no espaço por ainda não conhecer técnicas capazes de superar as limitações naturais existentes.

Esse meio natural generalizado era utilizado pelo homem sem grandes transformações. As técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação (SANTOS, 2004, p. 235).



Devido à falta de recursos financeiros de Portugal, as primeiras vias de acesso terrestre eram precárias e tinham como finalidade atender às necessidades da economia brasileira como: engenhos, criação de gado, apreensão de indígenas e procura de metais e pedras preciosas. Segundo Xavier (2008), a distribuição espacial das primeiras estradas de rodagem neste período consistia em pequenos investimentos pontuais, cujas maiorias eram vias carroçáveis que tinham por finalidade transportar produtos até os portos. Devido à escassa rede de rodovias, o transporte em geral era predominantemente feito por mar, sendo considerado o meio mais fácil para o transporte de cargas. Para Santos (2004), este período consiste em um período pré-mecânico, pois a técnica era restrita e a natureza limitava a produção, visto que as sociedades humanas eram subordinadas às suas condições. As redes formavam-se por componentes de espontaneidade e estas também prestavam serviço a uma restrita vida de relações. O comércio era local e conseqüentemente limitado, seus itens eram trocados e não comprados, e a troca não era muito frequente. Além disso, quase não havia competitividade entre grupos territoriais.

A preocupação com a melhoria do sistema de transporte rodoviário só surgiu após a independência. Muito se investiu em hidrovias e ferrovias a fim de transportar grandes cargas a longas distâncias. Quanto às estradas de rodagem houve poucos resultados devido ao transporte rodoviário ainda ser muito precário. Pode-se dizer que a configuração territorial do Brasil até meados do século XIX era composta por pontos isolados (sem conexão) de mecanização da produção, o que prejudicava a circulação do mercado interno. Em razão disto, Santos e Silveira (2008, p. 31) caracterizam o território neste período como um “arquipélago”, o qual possuiria um “subsistema que seria o arquipélago mecanizado, isto é, o conjunto de manchas ou pontos do território onde se realiza uma produção mecanizada”. Deste modo, a comercialização dava-se no litoral, sendo o grau de exportação alto e os contatos, imediatos e constantes.

Segundo Caio Prado Júnior (1974 apud XAVIER, 2008), o avanço do cultivo do café no Oeste Paulista marcou uma nova distribuição da produção econômica no Brasil. Este momento marca o início da integração parcial do território, com as ferrovias ligando o Sudeste brasileiro do interior ao litoral. Afirmava-se, então, o meio técnico, fazendo com que o meio natural desse cada vez mais espaço às artificialidades. Para Santos (2004):

Os objetos técnicos e o espaço maquinizado são o *locus* de ações “superiores”, graças à sua superposição triunfante às forças naturais. Tais ações são, também, consideradas superiores pela crença de que ao homem atribuem novos poderes – o maior dos quais é a prerrogativa de enfrentar a Natureza, natural ou já socializada, vinda do período anterior, com instrumentos que já não são prolongamentos do seu corpo, mas que representam prolongamentos do território, verdadeiras próteses. (SANTOS, 2004, p.237).

Esse período de afirmação do meio técnico é caracterizado, na concepção de Santos (2004), como período mecânico, que coincide com o período moderno, quando as redes começam a despertar o interesse de serem utilizadas no aprimoramento do território. Nesse momento, juntamente com as redes, as técnicas se desenvolvem, porém isto se dá de modo discreto e limitado.

Com o surgimento do automóvel, o poder público começa a manifestar interesse na construção de rodovias apropriadas para uso de veículos motorizados. Isso se deu no início do século XX, através do Decreto nº 8.324, de 25 de outubro de 1910 (BRASIL, 1910 apud SERMAN, 2008) que aprovou o Regulamento para o Serviço Subvencionado de Transporte de Passageiros e Carga por Automóveis, precursor do Código de Trânsito Nacional.

Na concepção de Coimbra (1974 apud SERMAN, 2008) o início da era rodoviária deu-se com a pavimentação com pedra britada da Estrada do Vergueiro, em 1913, até a inauguração da Rio-São Paulo e da Rio-Petrópolis, em 1928.

A partir da Segunda Guerra Mundial, verifica-se que a formação da rede rodoviária nacional se fez marcante quanto à instrumentalização do território a fim de atender ao processo de industrialização juntamente aos grandes projetos nacionais (XAVIER, 2008). Houve, assim, uma nova configuração no que diz respeito à circulação e a conformação da integração do território brasileiro.

Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) no pós-guerra, foi assinalada a fase em que mais se investiu em infraestrutura de rodovias (NEVES, 2006).

Haja vista o avanço da industrialização, o eixo Rio-São Paulo ganhou maior destaque, ficando as demais regiões com os setores tradicionais. Daí houve a necessidade de interligar o centro produtivo com as outras regiões, efetivando a integração do território brasileiro. As estradas de rodagem iniciam, então, um processo de expansão a partir dessa época (PIQUET, 2007).

Em 1952, as regiões Norte e Centro-Oeste possuíam uma pequena parcela do total das estradas do Brasil, enquanto as regiões Sudeste, Sul e Nordeste eram as que possuíam a maior parte e correspondiam “à primeira etapa de integração do território, interligando o eixo Norte-Sul do país” (XAVIER, 2008, p. 335).

Outro fato que contribuiu significativamente para a integração do território foi a mudança da capital do Rio de Janeiro para Brasília a qual deu-se em especial para ocupar o centro do país aumentando a área urbanizada. Assim, logo expandiu-se a rede rodoviária a fim de conectar todas as regiões à capital exterminando com os “arquipélagos”. Isto, aliado à implantação da indústria automobilística e à produção em grande escala por organizações nacionais, tiveram importância significativa para o impulso do transporte rodoviário.

Na visão de Serman (2008), entre 1956 e 1960, as rodovias tiveram sua supremacia no transporte, por atender de forma mais eficaz no que se referia à nova realidade, a qual demandava maior rapidez no deslocamento de fluxos.

Modernização e expansão do sistema de transporte rodoviário

Ao final do primeiro governo do regime militar, o Brasil teve sua malha rodoviária ampliada, pois além de sua economia encontrar-se estabilizada, havia outros fatores que propiciaram este investimento, como por exemplo, o crescimento da indústria de caminhões. Com o desejo de caminhar para uma “integração nacional”, o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) é elaborado em 1970. Suas propostas são de, especialmente, criar novas condições de crescimento para o país, pois o processo de desenvolvimento se dava em regiões as quais não eram consideradas dominantes. Sua tática teria base nos chamados “Programas Especiais” aplicados no Centro-Oeste, Oeste do Paraná, entre outros (PIQUET, 2007).

De acordo com Xavier (2008), a implantação do meio técnico-científico-informacional no território brasileiro iniciou-se com a total abrangência da base da produção material, o que resultou em alterações na circulação e no consumo. Isto, somado ao crescimento de outras formas de produção e consumos não materiais, proporcionou uma integração mais intensa do território e marcou o começo de sua fluidez, a qual tornou-se plena com a valorização do automóvel e do transporte rodoviário de cargas. Para Santos, 2004:

Neste período, os objetos técnicos tendem a ser ao mesmo tempo técnicos e informacionais, já que, graças a extrema intencionalidade de sua produção e de sua localização, eles já surgem como informação. Já hoje, quando nos referimos às manifestações geográficas decorrentes dos novos progressos, não é mais de meio técnico que se trata. Estamos diante da produção de algo novo, a que estamos chamando de *meio técnico-científico informacional* (SANTOS, 2004, p. 190).

As técnicas passaram a ter um caráter científico devido à revolução concentrada nas tecnologias de informação. A partir deste acontecimento, a natureza passa a ser “dominada” pelo homem e as redes tornam-se absolutas. A comunicação se dá em tempo real e as informações circulam pelo espaço chamado “espaço de transação” o qual consiste na “porção do espaço total cujo conteúdo técnico permite comunicações permanentes, precisas e rápidas entre os principais atores da cena mundial” (BAKIS, 1990, p. 18 apud SANTOS, 2008, p. 235).

Em razão das graves crises econômicas que se encontravam em vigor no final da década de 1980, foi realizada uma Conferência na cidade de Washington chamada “Consenso de Washington”, pelo seu Instituto de Economia Internacional, em 1989, com a finalidade de criar alternativas para sair das graves crises econômicas que se encontravam em vigor na época, de modo especial nos países em desenvolvimento.

Daí, várias opiniões foram discutidas sobre dez políticas de reformas, dentre as quais podem ser destacadas as privatizações. Assim, a privatização integrou-se às reformas econômicas com a criação do Programa Nacional de Desestatização³, o PND, o qual tinha como um dos seus objetivos passar para a responsabilidade da iniciativa privada os serviços indevidamente explorados pelo setor público. No que tange às rodovias, este programa teve início com a concessão da rodovia Ponte Rio-Niterói, em 1995, administrada pela concessionária Ponte S/A⁴. Para Brochado (2008, p. 25), “as privatizações foram defendidas baseadas em três objetivos principais: maior eficiência do setor privado nas atividades que são transferidas, redução da dívida pública e retomada dos investimentos nas áreas transferidas”.

Rodovias e concessões no território brasileiro

No início da década de 1990, o governo brasileiro precisou tomar providências diante da situação de uma possível desestruturação da economia do país por conta da má situação das rodovias nacionais. Então, o poder público optou por transferir serviços referentes à recuperação destas rodovias à iniciativa privada em forma de concessão, visto que a falta de recursos do setor público deixou a desejar, ameaçando a qualidade das vias de transporte e afetando diretamente o crescimento econômico brasileiro. Tal transferência teria por finalidade a preservação, crescimento e manutenção das principais vias interestaduais e intraestaduais.

Sendo assim, com implantação iniciada em 1993, o Programa de Concessão de Rodovias Federais⁵ deu abertura ao processo de concessão de rodovias no Brasil juntamente com a licitação de cinco trechos os quais já haviam sido pedagiados pelo Ministério dos Transportes, dentre eles estavam: Rio-Juiz de Fora, Ponte Rio-Niterói e Rodovia Presidente Dutra.

Editada em 1995, a Lei 8.987, conhecida também como Lei das Concessões, e a Lei 9.277 de 1996, estimularam a implantação do Programa de Concessões no território brasileiro. A primeira lei “disciplinou as normas gerais de concessão e permissão de serviço público”, ou seja, o poder concedente e a concessionária teriam que trabalhar mediante regras estabelecidas. Já a segunda, “autorizou a União a delegar aos Estados, Municípios e Distrito Federal a administração e exploração de rodovias federais, diretamente ou através de concessão, com o objetivo de descentralizar o Programa” (SERMAN, 2008, p. 32).

Para Brochado (2008), o processo de concessão e exploração da infraestrutura rodoviária brasileira iniciou-se devido à necessidade do governo de resolver os problemas de manutenção e melhoramento das rodovias. Uma vez realizada a concessão, a ANTT fica responsável por fiscalizar as atividades desempenhadas pela concessionária tendo como instrumentos o contrato de concessão e o Programa de Exploração da Rodovia (PER). Este reúne, por meio de um documento, todas as atribuições que deverão ser realizadas pela concessionária durante o prazo de concessão.

Em 2008, foi realizada a Segunda Etapa de Concessões de Rodovias, vindo a leiloar sete lotes o qual inclui o trecho Divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva, foco de estudo deste trabalho. Na tabela a seguir se encontram os sete lotes referentes à segunda etapa de concessões:

Tabela 1 – Lotes da segunda etapa de concessões

	Rodovia	Trecho rodoviário	Extensão (km)
1	BR-153/SP	Divisa MG/SP-Divisa SP/PR	231,6
2	BR-116/PR/SC	Curitiba/Divisa SC/RS	412,7

3 Criado pela Lei nº 8.031, de 1990. Este programa traz consigo atribuições tais como: licitar e contratar os prestadores de serviços que irão atuar no PND, supervisionar, acompanhar e coordenar os trabalhos dos consultores e auditores até as operações finais de venda, executar as decisões do CND, tornar público os resultados de todas as etapas da comercialização, estimular as privatizações estaduais objetivando a reestruturação financeira dos estados. Informações obtidas pelo site: <http://ce.desenvolvimento.gov.br/sistemaintegrado/servico.asp?IDServico=19>. Acesso em 21 de maio 2010.

4 Informações obtidas no site: <http://www.ponte.com.br/sobre>. Acesso em 04 de maio 2010.

5 Esse programa, inicialmente conhecido como Procofe, foi criado pela portaria ministerial nº10/93, dando origem a um grupo de trabalho com o objetivo de estudar as rodovias viáveis para exploração privada (NEVES, 2006)

3	BR-393 /RJ	Divisa MG/RJ-Entr. BR116 (Via Dutra)	200,35
4	BR-101/RJ	Divisa RJ/ES-Ponte Presidente Costa e Silva	320,1
5	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte-São Paulo	562,1
6	BR-116/SP/PR	São Paulo-Curitiba	401,6
7	BR-116/376/PR e BR-101/SC	Curitiba-Florianópolis	382,33

Fonte: ANTT, *apud* Neves, 2006.

Vale ressaltar que no Brasil existem somente rodovias concedidas não possuindo, assim, nenhuma rodovia privatizada. No caso da concessão, a rodovia é concedida ao setor privado por um tempo determinado e sua exploração é fiscalizada pelo governo, enquanto na privatização o que acontece é a compra do bem público pela iniciativa privada sem que haja algum tipo de fiscalização por parte do poder concedente.

Concessão da BR-101 trecho: Divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva

Em 2006, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) lançou o edital que tornava público o leilão de concessão de sete lotes rodoviários incluídos no Programa Nacional de Desestatização⁶, “compreendendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração” destes. (Edital de Concessão de Exploração de Rodovia Federal, 2006, p. 6). Para a ANTT:

A concessão de rodovias com pagamento de pedágio garante o investimento e a manutenção constante necessária em trechos rodoviários estratégicos para o desenvolvimento da infraestrutura do país. São rodovias com fluxo intenso de veículos e, conseqüentemente, com desgaste rápido do pavimento que nem sempre consegue ser recuperado com recursos públicos. Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em especial, o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia. (www.antt.gov.br)

Dentre os sete lotes leiloados, estava incluída a BR-101 no trecho que compreende a Divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva o qual foi arrematado pela empresa espanhola OHL Brasil, em 09 de outubro de 2007. Esta empresa teve sua proposta aprovada entre outras treze, sendo o fator determinante para ganhar o leilão a Concessionária que oferecesse a menor tarifa básica de pedágio⁷. O trecho da BR-101 pode ser visualizado na figura a seguir:

⁶ Inclusão dos lotes rodoviários das rodovias federais no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto n° 2.444, de 30 de dezembro de 1997. (Edital de Concessão de Exploração de Rodovia Federal n° 004/2006).

⁷ Informações obtidas no site: <http://www.autopistafluminense.com.br>. Acesso em 23 de abr. 2010.



Figura 1 - Mapa da BR-101 Trecho Rio de Janeiro - Campos dos Goytacazes

Fonte: <http://www.ohlbrasil.com.br>. Acesso em :19 abr. 2010.

O trecho Divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva, com seus 320,10 km de extensão, sendo 261,2 em pista simples e 58,9 em pista dupla, teve seu contrato de concessão assinado com o grupo OHL Brasil em 14 de fevereiro de 2008, tendo como concessionária responsável a Autopista Fluminense, uma das nove concessionárias pertencentes à referida empresa. O contrato foi assinado com vinte e cinco anos de vigência.

A concessionária em questão está sob a supervisão da ANTT, a qual cabe fiscalizar e regular a exploração da rodovia. A concessão tem como objetivo a exploração da infraestrutura, prestação de serviços públicos e obras. Conforme o programa de Exploração de Rodovias (PER)¹, definido pela ANTT, é exigido que os seis primeiros meses sejam destinados à resolução de problemas emergenciais antes da autorização para cobrança de pedágio. A concessionária, então, realizou a melhoria da pavimentação das pistas, sinalização vertical (placas, indicadores etc.), sinalização horizontal (pintura de faixas de rolamento), iluminação e dispositivos de segurança, entre outros. Decorridos os seis primeiros meses, deu-se início às obras e implantações presumidas no contrato.

O contrato prevê R\$ 2,3 bilhões em obras e recursos operacionais a serem investidos em prol da segurança, rapidez, economia e conforto aos usuários. Dentre as melhorias para rodovia estão: construção do contorno de Campos; duplicação de 176 km de rodovia; implantação de 17 passarelas; implantação de duas estações meteorológicas; instalação do Sistema de Circuito Fechado de TV-CTFTV com 107 câmeras; implantação de um par de *call box* a cada 1 km (total de 387 unidades); painéis de Mensagens Variáveis-PMVs. Além das melhorias previstas para este trecho da rodovia, a Autopista Fluminense vem dispendo serviços diários por 24 horas desde o dia 15 de agosto de 2008 como: serviços de atendimento ao usuário; socorro médico; atendimento a veículos com problemas mecânicos; resgate de animais na pista; viaturas para combate a incêndio; inspeção de tráfego constante; telefone 0800 para solicitar atendimento. Para execução dos serviços, a concessionária conta com onze ambulâncias, oito guinchos, um caminhão para combate a incêndio, um caminhão para apreensão de animais e sete viaturas para inspeção. O atendimento é feito por

¹ Informações obtidas pelo documento: Programa de Exploração da Rodovia (PER)-Rodovia BR-101/RJ-Trecho: Div. RJ/ES-Ponte Presidente Costa e Silva- 1ª revisão extraordinária, aprovada pela resolução n° 3.319, de 11/11/2009 (publicada no D.O.U em 25/11/2009)

uma equipe com cerca de 120 profissionais da área da saúde, que possuem 28 médicos e 120 profissionais na área mecânica.²

Conforme Duarte (2004 apud MEIRELES, 2005, p.89), “não existem rodovias gratuitas, sua construção, operação e manutenção, ou é paga pelos usuários por meio de tarifa de pedágio, ou por toda a sociedade usando-se de recursos oriundos de tributação.” No caso deste trecho da BR-101, ao longo da rodovia há cinco estações de cobrança de pedágio: Praça de Pedágio 1 em Campos dos Goytacazes-RJ (km 40), Praça de Pedágio 2 também em Campos dos Goytacazes-RJ (km 121), Praça de Pedágio 3 em Casimiro de Abreu-RJ (km195), Praça de Pedágio 4 em Rio Bonito-RJ, ilustrada na Figura 7, cidade sede da concessionária Autopista Fluminense, (km 250, RJ) e a Praça de Pedágio 5 em São Gonçalo-RJ (km 302).

Considerações finais

Como foi discutido ao longo deste trabalho, as rodovias possuem extrema importância para a articulação de um país. No Brasil, tais vias de acesso e integração territorial têm por objetivo intensificar o desenvolvimento econômico e a infraestrutura do sistema rodoviário nacional. Esta é fundamental para a circulação eficiente da economia de um país ou região, assim como suas relações sociais, e é dever do Estado Nacional proporcionar rodovias em boas condições de tráfego aos usuários.

Por falta de recursos, o governo federal passou o controle de algumas rodovias para o governo estadual prevendo uma maior atuação quanto à qualidade das mesmas. Não obtendo o resultado esperado, mais tarde passou-as para o setor privado por meio de concessões. Mas será a concessão das rodovias, onerando mais o cidadão, a melhor alternativa para manter e modernizar as rodovias?

São inquestionáveis os benefícios que o usuário tem ao trafegar por uma rodovia administrada por uma concessionária, afinal, a eficiência de seus serviços relacionados ao conforto, à segurança e a própria qualidade das pistas estão muito acima dos serviços atualmente prestados pelo poder público.

Todavia esta postura adotada pelo governo pressupõe ineficiência do Estado e qualidade soberana do serviço privado, o que leva ao processo de concessão dessas rodovias lucrativas, visto que as rodovias que se apresentam sob administração privada são aquelas que possuem maior fluxo, bem como as que apresentam certa qualidade em sua infraestrutura. Já as demais rodovias, as consideradas entre ruins e péssimas, encontram-se fora do principal eixo econômico brasileiro e ficam à margem tanto das ações governamentais quanto das ações da iniciativa privada. Devido à baixa qualidade na infraestrutura destas rodovias, o custo de reestruturação se torna alto, não sendo um gasto interessante às concessionárias mediante ao tempo de retorno do valor aplicado nas reformas e aprimoramentos e, claro, alongando o tempo de obtenção de lucro.

As concessões foram realizadas tendo por finalidade a diligência do pagamento das dívidas públicas e investimento em outros setores e têm por preceito a exploração da infraestrutura, prestação de serviços públicos e obras. No trecho divisa RJ/ES/Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói), constata-se melhorias em dois anos de concessão com investimento de aproximadamente 2,3 bilhões de reais.

Contudo, é necessário rever a política brasileira de concessões, pois em se tratando do pagamento pelos serviços prestados em rodovias, por exemplo, além do pedágio, há também tributos como a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) que incide sobre a importação e a comercialização de combustíveis e o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), os quais deveriam ser investidos na manutenção da infraestrutura das rodovias. Sendo assim, mesmo as rodovias que não são concedidas às empresas particulares não são gratuitas, já que existem impostos que foram criados pelo governo para a manutenção das estradas de rodagem, impostos estes pagos pela sociedade.

Cabe então, um amplo debate no âmbito do território nacional que reveja a atuação do governo seja concedendo rodovias, seja ele próprio mantendo a rodovia, mas que todas sejam analisadas com a importância que possuem: a interligação local, regional ou nacional.

² Dados obtidos pelo site <http://www.autopistafluminense.com.br>. Acesso em 23 abr. 2010.

Referências

BROCHADO, Mariana Rodrigues. *Contribuição para a fiscalização da infra-estrutura rodoviária concedida visando as necessidades dos usuários*. Dissertação (Mestrado em ciências em engenharia de transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008.

MEIRELES, Cláudio Lopes. *Governança corporativa em uma empresa de concessões rodoviárias no Brasil em 2005*. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2005.

NEVES, Luciana Gomes. *Concessão de Rodovias: O caso da Rodovia Dutra*. Dissertação (Mestrado em economia) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2006.

PIQUET, Rosélia. *Indústria e território no Brasil contemporâneo..* 2a reimpr. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

PROGRAMA de Exploração da Rodovia (PER)-Rodovia BR-101/RJ-Trecho: Div. RJ/ES-Ponte Presidente Costa e Silva-1ª revisão extraordinária, aprovada pela resolução nº 3.319, de 11/11/2009. *Diário Oficial da União*, 25 nov. 2009.

SANTOS, Milton; SILVEIRA Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 11ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4. ed. 4. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SERMAN, Carlos. *Análise dos Aspectos Críticos em Processos de Concessão de Rodovias*. Tese (Doutorado em ciências em engenharia de transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008.

XAVIER, Marcos. Os Sistemas de engenharia e a tecnização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: _____. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 11ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

Sites consultados

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Concessão de Rodovias: Histórico. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br>>. Acesso em: 12 abr. 2010.

AUTOPISTA FLUMINENSE. Disponível em: <<http://www.autopistafluminense.com.br>>. Acesso em: 23 abr. 2010.

CCR CONCESSIONÁRIA. Histórico. Disponível em: <<http://www.rodoviadoslagos.com.br/sobre/Historico.aspx>>. Acesso em: 21abr. 2010.

CCR CONCESSIONÁRIA. Sobre a Concessionária. Disponível em: <<http://www.ponte.com.br/sobre>>. Acesso em: 4 maio 2010.

COMITÊ EXECUTIVO DE COMÉRCIO ELETRÔNICO. Disponível em: <<http://ce.desenvolvimento.gov.br/sistemaintegrado/servico.asp?IDServico=19>>. Acesso em: 21 maio 2010.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM. Histórico. Disponível em: < <http://www.der.pr.gov.br/>>

[modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=2](#)>. Acesso em: 7 mar. 2010.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM. Notícias. Disponível em: <http://www.der.rj.gov.br/detalhe_noticia.asp?ident=49>. Acesso em: 10 abr. 2010.

OBRASCÓN HUARTE LAÍN. Disponível em: <<http://www.ohlbrasil.com.br>> Acesso em: 19 abr. 2010.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em: 11 abr. 2010.