



41-2483

3081  
R 467



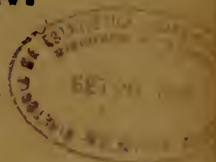
# LUCRARAM

AS

# RODOVIAS

COM A

# REPUBLICA NOVA?



*A "Directoria Geral de Estatística" agradecendo*

*o opusculo "Veiculos Terrestres e Estradas de Rodagem em 1932" oferece*

**NELSON DE REZENDE**

Presidente da Divisão de Pavimentação e Estradas de Rodagem do Instituto de Engenharia.

S. Paulo, 1931-1932

*o autor*

*S. Paulo, 15-1-1932*

Capa de Flavio de Carvalho

Escolas Profissionais do Lyceu Coração de Jesus  
Alam. Barão de Piracicaba, 48 — S. Paulo

94 9/1945



## APRESENTAÇÃO

*“Que, estando a efficiencia do transporte ferroviario baseada no deslocamento de grandes massas de mercadorias e passageiros a grandes distancias, e a de rodovias de pequenas quantidades de mercadorias e passageiros, a pequenos percursos, os dois systemas deveriam completar-se, podendo, portanto, cohesistir como componentes da grande resultante final, que é o trafego no systema da viação geral do Paiz, e nunca serem forças tendentes a annular ou diminuir essa resultante”*

Conclusão do Eng.º Odir Dias da Costa, d. d. Chefe do Trafego da “The Great Western of Brazil”, em Recife, em um trabalho sobre as Ferrovias e Rodovias no Brasil.

Commissionado pela Directoria do Instituto de Engenharia de accordo com o officio 3.742 E/R., de 21 de Março de 1930, assignado pelo seu Presidente Eng. Anhaia Mello, representei-o no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, reunido em Washington, de 6 a 11 de Outubro de 1930.

Graças á camaradagem reinante entre os delegados das 85 nações em que se subdivide o mundo, tive occasião de avaliar a importancia capital que se dão ás Estradas de Rodagem nos tempos que correm, como meio de desenvolvimento economico, intellectual e moral, em todas as Administrações do mundo, com a libertação da velocidade dos trilhos.

Com o patriotismo ferido, pude avaliar o atrazo de nosso paiz a respeito desse precioso meio de progresso e de civilisação.

Nós, infelizmente, conservadores á antiga lusitana, com saibos de sebastianismo, continuamos musulmanamente a adorar a locomotiva fumegante, construida por qualquer Locomotive Co., da Norte America, rodando em trilhos belgas, queimando carvão inglez, arrastando wagons de construcção franceza ou allemã...

E, o peor, todas defficitarias, com tarifas prohibitivas, emperradas no seu ponto de vista de conservar o monopolio de transporte, só usando methodos de trafego usados ha 20 e 30 annos atraz e tão unicamente á tracção a vapor.

Ao chegar o primeiro e desaparelhado concorrente — o transporte rodoviario — eis a grita desorientada dos conservadores ferroviarios, e dos interessados no monopolio dos transportes ferroviarios; — eis os jornalistas mal avisados ou de má fé, açulando as massas populares contra os bandeirantes do novo systema de transporte, com o seu propheta á frente — justiça lhe seja feita — o Dr. Washington Luis.

E' da memoria de todos a campanha que se fez contra o unico estadista brasileiro que teve a visão do problema rodoviario em nosso Paiz e que conseguiu agitar o problema e realizar alguma cousa nesse campo aspero de pessimismo e descrença; o arido meio ambiente brasileiro, só propenso a destruir ou quando muito a fazer bacharelescos programmas, ou, então, a reformar obras feitas, sem ter iniciativas novas.

\* \* \*

Em cumprimento da minha missão, tive o prazer de ser hospede da Highway Education Board, em sua Western Tour (n.º 3), em cooperação com os «State Highway Departments Chamber of Commerce and various civic organizations».

Percorri os Estados Pennsylvania, Ohio, Indiana, Illinois, Wisconsin, Minesota, Iowa, Missouri, Michigan e New York, todos elles com as suas Administrações Rodoviaras baseadas na *autonomia completa*, tanto technica quanto administrativa dos seus Highway Departments, operando com uma efficien-

cia espantosa, a ponto de serem os seus orçamentos globaes de cifras astronomicas, de suplantarem os capitaes de manutenção dispendidos em Estradas de Ferro; tudo isto devido á coordenação entre os interessados pelas boas estradas; em razão da cooperação dos Departamentos de todas as organizações economicas e financeiras, inclusive as Estradas de Ferro, e principalmente pela *ausencia absoluta da baixa politicagem de campanario* nessas formidaveis organizações rodoviaras.

\* \* \*

No velho Continente, percorri de automovel a rêde impecavel da França, com suas estradas de condições e traçados admiraveis, que tornam o paiz campeão do turismo universal, industria que mais proveitos deixa á economia publica e privada; a Belgica e Suissa ambas em reformas radicaes nas suas rêdes rodoviaras; a Italia, fazendo sacrificios inauditos com a sua «Azienda Autonoma Statale della Strada», afim de attrahir e recuperar a onda de turismo que perdeu a favor da França, e outros paizes com melhor aparelhamento rodoviario.

Tanto nesses paizes como nos restantes, inclusive Portugal dos nossos avós, as administrações publicas applicam o seu melhor e maior esforço em organizar e desenvolver os seus systemas rodoviaros.

O mesmo se dá nos paizes coloniaes africanos e asiaticos e em todas as republicas do Novo Mundo... excepto entre nós, pois tenho a impressão dolorosa de que a Revolução renovadora quer abandonar este magno problema de transportes, sómente pelo facto de ter sido o seu propheta e primeiro realizador das rodovias no Brasil o ultimo presidente da Republica Velha.

A Republica Nova, neste angulo da administração publica, destruiu todas as organizações rodoviaras existentes, desde a Inspectoria Federal de Estradas de Rodagem até as Directorias Estaduaes de Estradas de Rodagem, em diversos Estados da União. O vendaval chegou a attingir o nosso bandeirante Estado de S. Paulo.

Ora, os homens passam e as idéas ficam, e os imperativos da necessidade de termos de acompanhar o progresso humano hão de chamar os nossos homens de Estado á bôa razão.

Assim, a Administração publica brasileira ha de se convencer, mais dias menos dia, de que a Estrada de Rodagem é hoje tanto ou mais importante para a Economia Nacional do que qualquer systema de transporte, e mais ainda, que é a salvadora das Estradas de Ferro defficitarias e de que é urgente e imprescindivel mudar por completo a mentalidade nacional a respeito do problema de transporte. E' preciso coordenar e correlacionar todos os systemas para que cada um possa viver e dar o maior serviço ao publico dentro de seu campo de acção, sem prejudicar o systema alheio.

Coordenar, correlacionar e cooperar são os tres vertices do triangulo rigido dos trez systemas de transportes: terrestre, maritimo e aéreo. Triangulo-signo na Estrada larga que conduz a collectividade ao bem estar geral!

Salvemos, pois, as nossas Estradas de Ferro, desenvolvendo as Estradas de Rodagem.



Cooperando para esse fim, apresento o meu esforço, feito tão sómente com o desejo de que a minha terra e meu bandeirante Estado, jamais deixe de ser o pioneiro desse immenso Brasil, deserto de homens orientados, porém, cheios de seiva ardente de desenvolvimento, proprio das civilizações infantis.

Preconiso como a melhor solução para o problema rodoviario no Brasil, com a sua immensa extensão territorial e escassa densidade, heterogenea distribuição de população, o estabelecimento de uma Inspectoria Federal de Estradas de Rodagem ou um Ministerio de Viação e Transportes, que distribuiria os auxilios, dotados pelo Governo Federal, aos Departamentos Autonomos de Estradas de Rodagem a serem creados em todos os Estados.

O Ministerio da Viação e Transportes estabeleceria o plano geral das rodovias do Paiz e incumbiria aos Estados, pelos seus Departamentos, da sua construcção, conservação e trafego. Por sua vez o Departamento Estadual, baseado na rêde Federal, estabeleceria os systemas rodoviarios Estaduaes, Municipaes e Districtaes, sempre de accordo e com a cooperação das associações e organisações interessadas, tanto Esta-

duaes como Municipaes e Districtaes. Eis, a largos traços, uma organização efficiente para os paizes de regime de Federação, com resultados admiraveis já obtidos nos Estados Unidos, Russia, Mexico e outros.

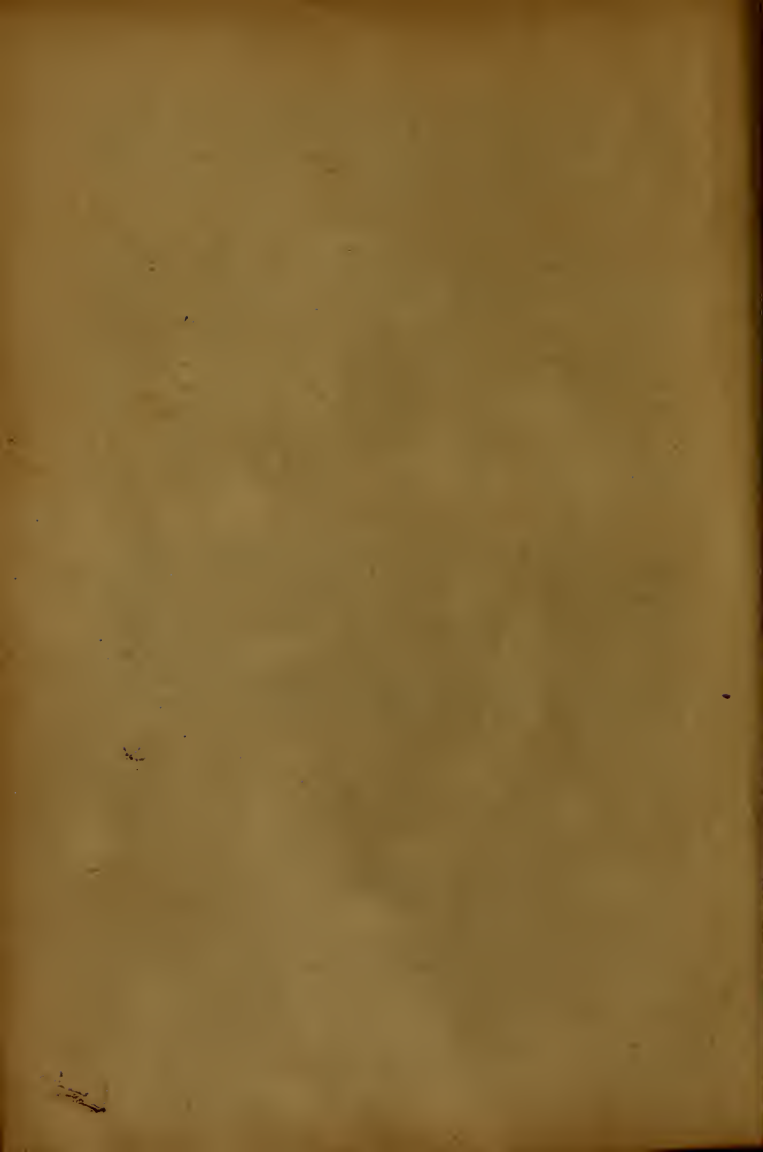
•••

Apresento, como trabalho concreto, um estudo sobre a organização dos DEPARTAMENTOS AUTONOMOS DE ESTRADAS DE RODAGEM, ao meu ver unico systema administrativo que, mesmo em bases modestas, de accordo com a nossa depressão financeira, poderá produzir efficiencia, estabelecendo um programma geral a ser executado no decorrer de 5 a 10 annos, pari-passu, com a nossa convalescença economica, cooperando com as outras organizações vitaes da Nação para o mais prompto restabelecimento de nossas forças economicas, hoje seriamente abaladas com o impasse do problema dos stocks de café.

Este é um trabalho mais de compilação que de estudos.

Consigno aqui a minha gratião ao Instituto de Engenharia, sociedade que congrega a maior elite technica do paiz, ao qual devo a ensancha de visitar as impeccaveis e formidaveis organizações rodoviarias da mastondonte America do Norte, e tambem deixo os meus agradecimentos aos jornaes que tiveram a bondade de publicar os meus despretenhosos trabalhos em prol da creação de um DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

— 212 —





# I

## A guisa de Prefacio

Dissertação feita no  
Rotary Club de São Paulo  
em 2 de Outubro de 1931

### Systematisação dos Transportes — Corre- lação entre todos os systemas pelos « containers. »

Sou um dos «benjamins» entre vós, e já, de prompto, vou abusar de uma das virtudes características de um rotariano: «a paciencia de ouvir», ainda que fortificada concómitamente pelo augmento constante de energias e vitaminas adquiridas com o acto de ingerir combustiveis azotados e saborosos. Confiado no espirito de camaradagem, vou fallar sobre a systematisação dos transportes e a sua possivel correlação entre todos os systemas pelo uso dos «containers».

Lord Macaulay, na sua Historia de Inglaterra, em 1848, dizia: «Of all inventions, the alphabet and printing press alone excepted, those inventions which bridge distance have done most for the civilisation of our species».

No Brasil, cujo desenvolvimento economico depende tão sómente do desenvolvimento dos transportes, podemos avaliar o valor dessa expressão.

Em uma entrevista á imprensa, affirmamos que «os economistas ao verem a depressão economica atacar todas as

organizações financeiras e politicas que controlam a vida dos povos, procuram diagnosticar a origem do mal. Porém, as opiniões divergem, e attribuem á causas diversas, taes como: ás migrações de ouro, á fallencia dos processos da burguezia capitalista, ás theorias economicas como o proteccionismo, e livre cambismo, á má distribuição do imposto e taxas, acenando com o imposto unico; ao direito de propriedade mal coordenado e nos mostram o caminho agitado das theorias politicas ultra modernas do marxismo, sovietismo e communismo. Mas, ao nosso vêr, toda a crise mundial reduz-se no «*problema de transportes*».

Ora, o «homem livre do trabalho bruto» procurou desenvolver a velocidade dos motores existentes e dos seus aparelhos de communicações, porém, ao mesmo tempo não desenvolveu e não renovou as suas organizações politica, economica e social, produzindo um mal estar entre a super-velocidade dos meios de transportes e communicações, com a organização social, adquirida sob os auspicios da velocidade do cavallo de tiro. Tal é a legislação reinante no mundo, proveniente do Código Romano ou Napoleónico.

Além disso, na ancia de adquirir maior velocidade, a humanidade descuidou, relativamente, do preço unitario dos transportes, que augmenta dia a dia, por ser função do cambio, devido aos combustiveis nobres e ao material rodante de requintada mechanica. Aprofundando-se a razão da crise mundial, diagnosticamos que o cháos dos transportes é produzido pela falta de systematisação entre o «homem besta de carga» e as vertiginosas velocidades dos motores mechanicos».

«O progresso no desenvolvimento das facilidades de transporte tem feito augmentar a rivalidade e a competição entre as novas fórmãs de transportes e os systemas já existentes. Cada passo para a frente tem produzido um período transitorio, cheio de duvidas como eficiencia para o systema recém-chegado.

A historia do transporte está cheia de taes exemplos. Antes de termos Estradas de Rodagem e de Ferro, as vias navegaveis eram virtualmente os unicos meios de communicações. As carroças e os trollys tomaram lugar proeminente no transporte de passageiros e de mercadorias, e entretanto a



construção de canaes augmentaram o prestigio e a efficiencia das gondolas e barcas. A chegada da Estrada de Ferro a vapor trouxe uma prolongada e esmagadora supremacia deste sistema no Problema de Transportes.

Os trollys e as carroças foram forçadas a ceder-lhe o passo e o trafego em muitas vias navegaveis reduziu-se a pequenas proporções. O reajustamento da Estrada de Ferro e das vias navegaveis, mesmo hoje não é completo, principalmente entre nós, mas tem-se actualmente delimitado os campos onde cada um apresenta as suas vantagens economicas.

As Estradas de Ferro electrificadas (tramways) introduziram outra competição e uma nova necessidade para reajustamento.

Os tramways electricos, successores do velho carro de praça, o qual era essencialmente uma facilidade de transporte para passageiros, chegaram até ás zonas ruraes e começaram a competir com as Estradas de Ferro a vapor, no transporte de passageiros e cargas. Agora, o campo de ambos são claramente definidos. As estradas de ferro a vapor tiveram de abandonar certos trafegos de distancias curtas para as quaes as linhas electrificadas, por serem mais flexiveis, são melhor adaptadas.

Mais recentemente, o transporte auto-motor sobre estradas de rodagem chegou e augmentou, em poucos annos em vastas proporções, e tem pretensões de vencer».

E' interessante o criterio das densidades economicas, na classificação, distribuição e divisão dos elementos e cargas a transportar.

«QUANTO MAIS ALTA A DENSIDADE ECONOMICA DE UMA UTILIDADE, TANTO MAIS RAPIDO DEVERA' SER TRANSPORTADA». Eis um principio que julgamos ser basico nos problemas de transporte e communicações. A' luz desse principio classificamos em primeiro lugar: *transportes*, ou melhor, *communicações instantaneas* feitas pela telegraphia, pela radiophonia, pela televisão, transportadoras da ideia, da voz e da photographia — elementos de densidade economica incommensuraveis.

Em segundo lugar: ouro, valores, cartas, amostras e também caixeiros-viajantes apressados. Estes são feitos pela aviação, com aeroplanos mastodontes, com azas telescópicas, de tamanho variável, augmentando o raio de ação até a 10.000 kilometros; com zepelins, cuja capacidade e segurança foram postas á prova recentemente por Eckner, e ultimamente surge o concorrente meio-zepelin e meio aeroplano: Helicostato, do Engenheiro Oehmichen, com a propriedade de estabilisar-se no ar, e de ter marcha a ré e avante, como qualquer automovel.

Nada direi dos aviões sem motor, lançados por catapultas, em vista de estarem ainda no campo das experiencias.

Em terceiro lugar vem as *mercadorias communs* e os passageiros — aquellas sujeitas ao criterio do menor preço e rapidez, relativas ás suas condições de deterioração e necessidade dos mercados, e estes sob a necessidade de segurança, rapidez e conforto.

E' este o campo das batalhas fragorosas da concorrencia dos trez grandes systemas de transportes: o *antigo* — fluvial e maritimo; o *moderno* — Estradas de Ferro a vapor e electricas; e o *modernissimo*, com apenas 20 annos de idade — os auto-motores, nas suas multiplas variedades e com combustiveis os mais variados.

Praticamente, o systema fluvial e de navegação por canaes, tem o seu campo limitado, transportando utilidades que não supportam fretes elevados e não levam em conta a rapidez. Está coordenado com as Estradas de Ferro pelos *ferry-boats*, que hoje chegam a transportar até 80 wagons de mercadorias, como se vê no porto de New York, no Rio Mississipi e nos Grandes Lagos, onde a navegação interna coopera com as Estradas de Ferro para abaixar o custo de transporte das mesmas.

Todas as mercadorias de baixa densidade economica, as materias primas volumosas, os minerios, as utilidades de grande peso ,devem, primordialmente, ser transportadas por este systema.

Ah! se tivessesmos um systema de canaes, ligando os rios Paranapanema, Tieté e Pardo ao Parahyba!! Se pudessemos, por via fluvial, de S. João da Barra, no Estado do Rio de Janeiro, ir até Buenos Ayres, pelos Rios Paraná e Prata, corri-

gidos por canaes vadeadores das corredeiras e cachoeiras — se pudessemos — o nosso café não estaria nesse leito de Pro-custo em que jaz. A navegação marítima possui, ainda, o monopólio de transportes sob ameaça remota dos zepelins.

Antes de entrar no estudo dos «containers», fazemos nossas as seguintes considerações do Comité de Transportes de Estradas de Rodagem, do Conselho de Defesa Nacional Norte-Americano: «O nosso fim é cooperar intensamente com as Estradas de Ferro a vapor e electricas, com os transportes fluviaes e marítimos; está claramente entendido que de nenhuma maneira o Comité encoraja a competição entre as varias fórmãs de transporte. Mas, antes pelo contrario, as mercadorias de determinado typo deverão ser transportadas pelos systemas peculiares, que possuem meios com os quaes podem fazel-as com mais efficiencia, com mais rapidez, com mais economia».

Ouçamos o General W. W. Atterbury, em Abril de 1925, em um numero da «Review of Reviews», quando diz: «as estradas de ferro não podem por muito tempo confiarem em si mesmas, no seu transporte sobre trilhios, mas devem logo entrar nos negocios de transportes, por meio de automoveis e aeroplanos. Esta proposição é baseada na crença do que no futuro o paiz precisará, para o transporte de grandes massas de baixo custo, que só podem ser feitas coordenando o systema nacional de transporte, no qual a Estrada de Ferro, o automovel, o aeroplano, cada um funcionando com efficiencia no seu campo util, e recebendo a cooperação um do outro».

Ha diversos systemas de cooperação entre as Estradas de Ferro e as Estradas de Rodagem: o *financeiro*, através da systematisação de seus mutuos interesses tal qual fez a Italia; o *legal*, com restricções por leis dos campos de acção de cada um dos systemas, muito preconisado entre nós; finalmente, o *systema economico*, baseado na concorrencia de meios e modos de «prestar serviços ao publico» da melhor maneira e com o menor preço.

Este ultimo é o unico que, de facto, interessa á communnidade, pois provoca o aperfeiçoamento e progresso dos meios

e modos de exploração de cada um dos varios systemas de transporte.

A coordenação entre os dois principaes systemas de transportes: o ferroviario e o rodoviario, se faz, em primeiro lugar, pelo aproveitamento e intensificação nas ferrovias do uso dos auto-motores para cargas e das automotrices simples, dos tractores de manobras de seus pateos, das autó-motrices Michelinas que conseguiram a velocidade de 95 kilometros médios em Saint Arnould Chatres, em França, e doptadas de rodas revestidas de borracha, portanto silenciosas; das auto-motrices-zepelins, dos Allemães, com helices aéro-dynamicas, que conseguiram 150 kilometros por hora de Hamburgo a Berlim, ou dos *ferro-routier* ou *ro-railler*, vehiculos que circulam tanto sobre trilhos como em Estradas de Rodagem, já em uso na London Midland and Scotish Railway.

O uso dos auto-motores para fazer trafego parcellado e para a entrega e recebimento de carga a domicilio, é materia vencida e já applicada entre nós pela Central do Brasil, com auto-motrices, e pela Sorocabana, com o serviço de encomendas a domicilio, entre S. Paulo e Sorocaba.

Na Norte-America 46 estradas de ferro usam auto-caminhões para entrega e recebimento a domicilio.

A «Pennsylvania Railway» substituiu os seus «local peddler freight trains» em 33 secções, comprehendendo 1.007 milhas de linha e 438 estações. Tem ella um systema rodoviario de 49 linhas, cobrindo 1.770 milhas diarias com uma economia annual, approximadamente de \$1,335,000.

A «New York Central» é considerada a campeã das Estradas de Ferro, no uso de auto-caminhões, pois tem cerca de 1.800 em uso diario!!!

O «container» é uma caixa de aço ou de outro material qualquer, de preferencia leviano, com a tara de 1.500 kilos ou menos, tendo capacidade para carregar 3.500 kilos ou mais, podendo ser fechado, arejado ou resfriado, possuindo chaves. O proprio despachante póde carregar as suas cargas e enviar a chave ao destinatario, que retirará as cargas. Os «containers» são feitos sobre o criterio das mercadorias a carregar, da ca-

pacidade dos auto-caminhões e em função do numero de que poderá levar um wagon plancha; um wagon de 30 toneladas carregará 6 dos acima descriptos.

Os «containers» são carregados dos auto-caminhões para os carros planchas por um equipamento especial de guindastes electricos. As Estradas de Ferro não usam cobrar fretes sobre a tara dos «containers», nem fretes de retornos; chegam mesmo a fornecel-os aos embarcadores sem encargos para estes.

Todas as classes de mercadorias (excepto certos artigos prohibidos), pódem ser transportadas juntas em um «container».

Ficou, assim, resolvida a questão dos roubos, de mercadorias, que foi reduzida a zero; praticamente foi solucionado o problema de estragos e extravios; e diminuido o custo de transportes, tornando possivel economias no custo e no peso de caixas de carregamento e emballagem.

Entre nós, a Companhia Paulista tem usado diversos systemas de «containers»; o «container unidade», composto pelo total da carroserie do wagon fechado; para coordenação de bitolas estreitas e largas, principalmente para o transbordo de madeiras e carnes frigorificas, nas estações triagem de mudança de bitola, e «containers» para tijolos e telhas.

A S. Paulo Railway e a Sorocabana adoptaram com successo, de accordo com a Companhia Continental e Armour, «containers arejados», para o transporte de carnes verdes, para esta Capital. Infelizmente não se generalizou o uso de «containers», principalmente para os novos productos de exportação.

E' necessario que os Srs. Industriaes, Comerciantes de Cereaes e Importadores do Interior, cooperem com as Estradas de Ferro para o estudo de «containers» de accordo com as suas necessidades.

Na Norte America o uso de «containers» é proclamado como elemento coordenador de todos os systemas de transportes.

A começar pela gigante «New York Central Railway», pela palavra do Sr. G. B. Woodruff, seu agente geral de Fretes, sabemos que o uso de «container» constitue a principal coordenação do serviço de Estradas de Ferro e de Rodagem e teve

como resultado directo a eliminação das perdas e estragos das mercadorias.

Ào Sr. A. H. Smith, antigo presidente da «New York Central» deve-se a ideia do «container» para mercadorias de difficil carga e descarga. Em uma memoria de 1924, Edward Hungerford, sobre o uso de «containers», affirma ser este de um valor economico precioso e está, por isso, em uso crescente, em todas as Estradas de Ferro americanas.

A «New York Central» teve uma economia *annual* de \$450,000, que são os juros de 9 milhões!!!

O maior successo dos «containers», foi no transporte de tijolos, briquetes de carvão, telhas, paralelepipedos, ovos, leite, verduras, etc.

A «Pennsylvania Railway», outro mastodonte no mundo do transporte, pelo seu autorizado vice-presidente Sr. J. F. Deasy, em uma memoria apresentada á Comissão Interestadual de Commercio, para Investigação das relações entre os serviços de transporte das Estradas de Ferro e Estradas de Rodagem, em 4 de Março de 1931, nos relata a lucta deste canopus ferroviario, contra a concorrencia do minusculo auto-caminhão. Vamos segui-lo de perto:

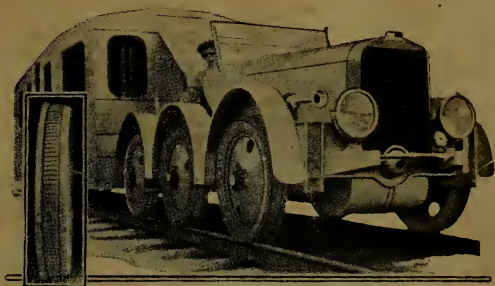
«O serviço de «containers», para a coordenação da Estrada de Ferro com a Estrada de Rodagem, resulta em economia de tempo e de despesas para os expedidores, através da redução de material de embalagem e empacotamento, e produz a eliminação do transporte manual dos volumes pelas Estradas de Ferro, nas estações de origem e de destino.

Este serviço foi inaugurado entre Baltimore, Buffalo, Cleveland, Philadelphia, Pittsburgh, New York, Rochester e South Kearney, em 20 de Junho de 1928; e até 3 de Janeiro de 1931 foram transportados um total de 6.084 «containers», dos quaes 58.451 tiveram a viagem de retorno carregada, e 4.633 voltaram vazios. Isto representa a porcentagem de 93 % de rendimento de carregamento completo.

E' uma alta proporção comparada com qualquer outra classe de equipamento, em serviço. O mais brilhante resultado no uso do «container» é o facto que as reclamações desapareceram.»



Auto-motriz - Michelin que conseguiu a velocidade de 95  
kilometros entre St. Arnould - Chartres, e doptadas de rodas  
revestidas de borracha.



Auto-motriz e tratora de manobras nos pateos das estações  
de triagem, usadas em França.



Uma auto - motriz -  
zepellin

Ponvem helices aéro-  
dynamicas e conse-  
guiram 150 kilome-  
tros por hora entre  
Hamburgo - Berlim.



Um container francez.

Um typo simples de container, doptado em França e utili-  
zando o material rodante antigo: o wagon plancha.





Uma estação de correlação  
Os containers da Pensylvania Railroad, sendo transportados  
por um systema de guindastes apropriados dos reboques au-  
tomoveis para os carros da Estrada de Ferro.



Uma estação de correlação ao ar livre  
Um carro plancha da Pensylvania Railroad recebendo containers.



«O uso de certo numero de «containers» substituindo um carro fechado, é feito para a propria conveniencia das Estradas de Ferro, com o fito de economia e facilidade no movimento de mercadorias. Nós esperamos conseguir uma grande redução nas despesas de operações, através da eliminação da necessidade de trabalhos manuaes, nos pontos de transbordo e com a rapidez de expedição das mercadorias.

As medidas adoptadas par acoordenar os transportes das Estradas de Ferro e das Estradas de Rodagem foram bem succedidas, e muito satisfactorias. Ellas têm, tambem, produzido economias reaes».

Outro systema adoptado pela Pennsylvania Railway é o uso de carrosseries portateis (truck bódies), que tanto podem ser collocados sobre os wagons plataformas como sobre os auto-caminhões, barças, etc.

São carrosseries de auto-caminhões communs, porém, de 2 a 10 toneladas de capacidade; ellas ajustam-se em wagon plataforma, em numero certo.

E' um systema economico para os grandes industriaes, cujos productos são frageis e de embalagem delicada; tambem para as mercadorias, como fructas, carnes, ovos, etc., que necessitam de ambiente resfriado ou carrosseries frigorificas.

A coordenação dos auto-motores com as Estradas de Ferro, offerece, no entender do Vice-Presidente da «Pennsylvania Railway», 4 typos de differentes operações:

- 1.º — de substituir os serviços de trens — todo ou em parte.
- 2.º — de augmentar a velocidade dos trens pela eliminação de paradas locais.
- 3.º — de solucionar os problemas de ramaes.
- 4.º — de fazer o serviço de transporte privado da Companhia.

Pontifica o Sr. Deasy, os seguintes principios fundamentaes sobre a coordenação de transportes ferroviarios e rodoviarios.

1.º — Nenhuma fórmula essencial de transporte deverá ser restricta á sua esphera economica de actividade.

2.º — A coordenação das Estradas de Ferro com as Estradas de Rodagem, vias navegaveis e aérovia, deverá desenvolver-se de tal maneira que permitta a cada um daquelles systemas dar ao publico um serviço maximo a um custo minimo.

3.º — A coordenação deverá ser tal que permitta a cada systema operar no campo onde elle é melhor adaptado ou mais efficiente.

4.º — A coordenação deverá ser baseada em processos economicos, e não em leis legislativas ou reguladoras de distribuição de cargas.

«As Estradas de Ferro não podem se restringirem ao monopolio de transportes.

Comtudo, ellas deverão ter o privilegio de desenvolver qualquer fórmula de transporte.

O progresso futuro de uma Estrada de Ferro depende da sua habilidade em obter e fazer mais economico e conveniente todos os transportes possiveis. Para fazer isto é essencial que a Estrada de Ferro faça proveitoso e rendoso um systema de transportes coordenados, no qual o publico se habilitará a utilizar a especie de transporte que quizer: estrada de ferro, estrada de rodagem, via navegavel e aérovia — no campo onde cada um póde ser mais efficiente».

Assim, sr. presidente, proporia que o Rotary Club lembrasse ás nossas poderosas Companhias de Estradas de Ferro, a conveniencia de mudarem os seus nomes, por ter chegado o momento de lembrarem-se que já foram companhias de navegação.

Assim, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ao nosso vêr, deveria chamar-se «Companhia Paulista de Transportes», com linhas ferreas, linhas de auto-omnibus, de auto-caminhões, frotas fluviaes, flotilhas de aeroplanos, zepelins, etc.

A antiga Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação deveria chamar-se «Companhia Mogyana de Transporte», com seus numerosos ramaes mortos, de 3 % de rampa e curva de 80 metros de raio, transformadas em rodovias, onde o auto-caminhão cooperaria com a linha tronco em melhores condições economicas.

Para coordenar os transportes por qualquer systema, ainda que pelos «containers», necessitariamos da creação de um DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, como propuzemos por uma serie de artigos em um matutino da Capital, Departamento esse que, sob os auspicios do Poder Publico, entender-se-ia com as Estradas de Ferro, com o Tribunal de Tarifas, Centros de Navegação Fluvial e Maritima, Associações Commerciaes, Industriaes e Ruraes, e com o criterio tão sómente de *prestar serviço ao publico*, faria a distribuição das cargas, fretes e transportes de passageiros, de accordo com as vantagens offerecidas pelos diversos systemas de transportes e de communicações.

Pois, para nós, modesto engenheiro, mais do que a ideologia revolucionaria da época, as palavras escriptas no «Great Golden Door», do Palacio de Transportes da Exposição de Chicago, é um axioma sagrado: «THE EASY PROGRESS OF MEN AND THINGS FROM PLACE TO PLACE MAKES A NATION STRONG AND GREAT».



## II

# Prodomos da Campanha Rodoviaria

Publicado no  
"Diário Nacional".  
Março 1931

## Cooperando para a solução do problema rodoviario Paulista e Brasileiro

### I

## Os Estados Unidos da América

Hoje, em dia, uma rêde rodoviaria assume em todas as nações civilizadas a mesma importancia de uma rêde ferroviaria, depois que o automovel «libertou a velocidade dos trilhos» na frase do saudoso Euclides da Cunha; e dentro em pouco a organização da rêde aérea de transporte a acompanhará.

O conjunto dos tres systemas formam o systema vivo de circulação de uma nação organizada, controlado, naturalmente, pelo seu systema nervoso de telegraphos, telephones, radiotelephonia, televisão, etc.

No Estado de S. Paulo, o systema ferroviario, não obstante ter sido traçado ao azar das necessidades publicas e dos interesses privados, é de uma perfeição quasi ideal; mas

o mesmo não se dá com o systema rodoviario, que seguiu mais aos interesses politicos, sem nenhum caracter de plano geral technicamente estudado, seja sob o ponto de vista nacional ou mesmo regional; foi tudo feito de afogadilho sem consultar os interessados na solução do problema, como era o costume dos antigos governos.

Neste momento de depressão financeira mundial, tres das maiores nações do mundo aproveitam a crise da falta de trabalho e a abundancia de mão de obra barata para solucionar o seu problema rodoviario.

Os Estados Unidos, a França e a Russia estão actualmente fazendo esforços formidaveis para estabelecer a sua rêde rodoviaria de accôrdo com os ultimos progressos da technica e as exigencias do trafico rapido necessario á trepidante vida moderna do homem.

Os Estados Unidos têm uma organização administrativa semelhante á nossa, porém a maneira de applical-a é tão differente pela razão simples de dominar em nosso paiz o regionalismo e o egoismo, ou melhor o individualismo nas administrações e no nosso povo; ao passo que nos Estados Unidos a cooperação tanto governamental como a individual só tem um fim: fazer os Estados Unidos a primeira nação do mundo.

Na America do Norte o problema rodoviario foi solucionado pela cooperação dos governos federal, estaduaes e municipaes de um lado e de outro com a cooperação das associações commerciaes, industriaes e agricolas conjuntamente com as Universidades e as associações intellectuaes.

Cada corporação cooperou com as suas luzes e o seu modo de encarar o problema e offereceu-se para assumir encargos de accôrdo com a sua capacidade financeira ou technica ou com o seu meio de acção.

Assim, em todos Estados se formaram «Highways Commissions» presididas por technicos de reputada competencia e idoneidade moral, e apoiadas por todos os elementos vittaes da organização social do Estado; portanto, completamente fóra do dominio da *politica*.

Estas «Highways Commissions» presidem e dirigem os «Highways Departments» que são organizações mais ou menos semelhantes á nossa Directoria de Estradas de Rodagem.

Todas «Highways Commissions» Estaduaes cooperam com uma semelhante Federal, naturalmente fiscalizadora, que tem o controle de todas. E' prerogativa da «Federal Highways Commissions» e do «Bureau of Publics Roads» propõem ao Congresso Federal os auxilios necessarios ás Comissões Estaduaes e distribuirem os auxilios fornecidos pelos Ministerios do Commercio, Industria, Marinha e Guerra e — cousa admiravel — pelo Departamento de Fiscalização da Instrucção.

Com a cooperação de 48 organizações, com a centralização e a exclusividade do estudo e construcção, este conjunto de organizações presidido pela Comissão Federal de Estradas de Rodagem estabeleceu o plano Federal de Estradas de Rodagem; e cada Comissão Estadual estabeleceu o seu plano Estadual, com approvação da Comissão Federal e de accordo com as Comissões dos Estados limitrophes.

Cada Estado estabeleceu as suas despesas e a execução do seu plano, de accordo com seus recursos financeiros em 4, 5 e até 15 annos, para execução completa do seu programma rodoviario.

Porque não faremos o mesmo, aproveitando o espirito constructor que domina actualmente a nossa grande patria?

Não é impossivel, pois, para solucionar o problema rodoviario, tal qual o fez a America do Norte; iria durar 10 annos ou mesmo 15, mas teriamos uma solução geral do problema, e não soluções parciaes sempre imperfeitas e desarticuladas.

Nice — 23-1-1931.

## II

### A França

E' lugar commum dizer-se ser a França eleita de Deus em tudo e por tudo; seria chocante não ser a sua rêde rodoviaria um primôr, pois, para o seu primeiro estabelecimento contribuiram, entre outros, Annibal Barca!!... Julio Cezar, Philippe, o bello, os Luizes, Napoleão e mais que todos Vauban, todos projectaram construiram e melhoraram as Estradas de Rodagem com o criterio unico de ataque e defesa.



A melhoria sempre constante das Estradas de Rodagem francezas é secular, formando a homogeneidade de typo que é o caracteristico mais original das mesmas e constituem, actualmente, a melhor rêde rodoviaria do mundo, pela sua extensão kilometrica por habitante e por unidade de superficie. Não obstante, M. Gaston Gordean, sub-secretario de Estado do Ministerio de Obras Publicas e do Turismo, em discurso pronunciado em Mans, em 19 de janeiro de 1931, em uma reunião do Automovel Clube do Oeste de França, fez entre outras as declarações seguintes, a respeito do problema financeiro, representado pela necessidade de conservar 80.000 kilometros de Estradas de Rodagem Nacionaes: «O esforço de 1932 se cifrá por um milhar e meio de francos (600 mil contos com cambio a 400 réis o franco); mas o governo precisaria de 5 milhares (2 milhões de contos) para terminar totalmente a rêde rodoviaria. Tambem o governo proporá um regime novo, talvez inspirado em methodos americanos, para o financiamento de creditos necessarios. A Estrada de Rodagem é, para a França, um instrumento de producção e de prosperidade. E' preciso considerar que 3 ou 4 milhões de vehiculos automoveis circulam no nosso paiz. Isso faz com que a rêde Rodoviaria deva corresponder ás necessidades de uma tal circulação. Em um problema de tal vitalidade o governo não quer ficar atraz». Eis como neste anno de crise a França encara o problema Rodoviario.

Além disso no plano «Outilage National» prevê um gasto extra-orçamentario de 100 milhões (40 mil contos) para melhoria de determinadas estradas, somente este anno.

O governo republicano francez centraliza toda a administração do paiz e das colonias, o mais que o permitem as leis. Centralização a «outrance» é o lemma governamental da fórmula de governo que domina a França. Parece, a primeira vista, que deveria dispensar a «cooperação», entretanto tal não se dá.

Hoje nada se faz nesta amavel Republica sem a «cooperação» dos elementos interessados, por vezes de matizes politicos os mais oppostos.

A organização da cooperação funciona da maneira seguinte: todo honrado cidadão francez faz parte de um ou mais

Syndicatos, de uma ou mais Camaras de Commercio e Industria ou de uma Sociedade Agricola ou Pastoril; já não digo de um dos 15 ou mais partidos politicos que subdividem e formam o todo monolytico desse governo socialista, que tem conduzido a França aos seus altos destinos, nesta 3.<sup>a</sup> Republica.

Ora, esses Syndicatos, Camaras, Sociedades, conjuntamente com as autoridades communaes, departamentaes ou com os Conselhos Geraes pedem ao Governo Central o melhoramento projectado ou pretendido e para o que põem á disposição não só, ás vezes, o numerario necessario, como tambem a cooperação material, taes como a propaganda do emprestimo necessario entre os associados, a facilidade de doação ao governo pelos proprietarios de direitos sobre terras ou passagens; os conselhos e a experiencia do seu corpo tecnico; a propaganda da necessidade do melhoramento entre as Camaras de Commercio e Industria, etc., etc. E' com a cooperação dessas organizações patrioticas que a França sempre consegue as soluções technicas, elegantes, modernas e baratas.

Mas não é tudo, entre as diversas organizações de cooperação com o governo ha uma que quero chamar a attenção pelos resultados formidaveis que ella tem produzido; refiro-me aos Syndicatos de Iniciativa, hoje estabelecidos nas principaes cidades de turismo da França; esses syndicatos se encarregam da propaganda do turismo sob todos os aspectos. São formados de todos os elementos notaveis da região ou da cidade, interessados no seu desenvolvimento, sob todos os aspectos sociaes. E' o coordenador de todos os Syndicatos ou Corporações, é o sindicato coordenador e cooperador por excellencia; nunca tem côr politica, só tem por fim engrandecer o paiz, a comunidade, ou a cidade onde elle tem séde.

E' com o apoio desses syndicatos que ha a organização impecavel do turismo, que é ainda a unica industria prospera em França, no momento actual. Essa organização syndical salvou a França da bancarrota em 1925, 26,27 e 28; neste quadriennio perto de quatro milhões e meio de turistas visitaram a França, deixando perto de 400 milhões de libras!!... Vejam os patricios o que pode a cooperação de uma simples organi-

zação na solução do maximo problema de uma nação, que é o economico-financeiro.

O caminho da cooperação é difficil e longo para nós, pois a base da cooperação é a *instrucção*; sem esta é tempo perdido fazer propaganda da cooperação.

Mas a Estrada de Rodagem trará a *instrucção*; como a estrada de ferro trouxe para as cidades e villas todos os elementos de conforto social e material, assim tambem as Estradas de Rodagem levarão a todos os centros ruraes ribeirinhos as mesmas commodidades materiaes e sociaes; tal qual se vê aqui em França e nos Estados Unidos, onde os auto-omnibus escolares recebem e entregam á beira das estradas os alumnos das escolas primarias, como tambem todos os elementos necessarios á vida jornaleira de uma familia civilizada.

Instruir é cooperar, como cooperar é se instruir com amor do proximo.

Cooperar é dar de si antes de pensar em si, rotarianamente falando. Cooperemos para a grandeza do Brasil contribuindo para o estabelecimento de um plano geral de Estradas de Rodagem em nosso futuroso Estado de S. Paulo e no Brasil.

Nice, 25 de janeiro de 1930.

### III

## A Russia

A depressão economica mundial e o desaccordo entre a civilização de hontem, acostunada á velocidade média de 70 kilometros horarios da Estrada de Ferro e a civilização de hoje possuidora da velocidade média horaria de 120 kilometros nas super-estradas de rodagem e 190 kilometros-horarios nas linhas de transporte aereo, produzem esse mau estar universal do momento e fazem os dirigentes dos povos procurar soluções novas e reorganizar os governos, de novo, para poder manter o equilibrio social e economico. Para isso cada vez mais activam os estadistas modernos o espirito de cooperação entre os homens de boa vontade e patriotas, procurando criar a cooperação entre as nações, entre os Estados, entre todas as associações de character material e intellectual.

Dahi as uniões federaes, alianças economicas, uniões pan-americanas e os Estados Unidos da Europa, as quaes representam tentativas no sentido de cooperação entre as nações em larga escala.

Entre as formações federaes de organização audaciosa realça a União das Republicas Socialistas Sovieticas (U. R. S. S.), formada no antigo Imperio Russo, compreende um conjunto de innumeradas republicas (correspondem aos Estados da nossa organização), de áreas differentes, climas os mais diversos, do gelido ao torrido, linguas as mais variadas, povos de raças de todos matizes; do europeu louro, ao tartaro barbaro, passando pelos de origem chino-mongolica, pelos persas e pelos indús. Todo esse agglomerado, dirigido por principios audaciosos, constitue o verdadeiro ponto de interrogação do momento historico em que vivemos.

Ora, esse governo, em que tudo é exquisito, audacioso e novo, procura logo de sahida solucionar o problema Rodoviario com uma imitação da solução americana, diferenciando sómente no sentido da cooperação.

Na America do Norte a cooperação vem das corporações economicas ao governo; do mais fraco ao mais forte, e na Russia é do governo ás corporações, tal qual acontece em nosso paiz, em que todos esperam o apoio do governo para as suas iniciativas.

Assim, na Russia, no celebre plano «Quinquenal», o qual já está no 3.º anno de execução, foi criado o Commissariado das Estradas de Rodagem em Moscou; este Commissariado é financiado pelo commissario do Thesouro da União Socialista Sovietica, pelo commissario do Thesouro das diversas Republicas e pela contribuição forçada dos beneficiados pelo melhoramento Rodoviario, quando estes constituem monopolio de situação.

O modo de agir é interessante. Esse departamento de Moscou tem succursaes em todas Republicas em que se dividem os 17 milhões de kilometros quadrados do territorio russo e que governam os 165 milhões de habitantes; essas succursaes fazem os planos regionaes e realçam os que seriam de utilidade geral, e os de utilidade local. Uma vez todos esses planos, annualmente, entregues ao Escriptorio do Com-

missario de Moscou, é convocado um Congresso Sovietico de Engenheiros, e de interessados directos no problema, sob a presidencia da Commissão Technica de Moscou. Ha 3 annos este grande congresso de technicos e interessados reuniu e discutiu o plano geral da rêde rodoviaria russa, cujas directrizes geraes foram projectadas e cuja primeira parte seria executada dentro de 5 annos.

Estivemos em contacto com uma numerosa commissão de jovens engenheiros russos, que constituiu a selecta representação russa no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, que se reuniu em outubro em Washington. Estes engenheiros, conjuntamente com innumerous outros, estavam nos Estados Unidos estudando os modernos processos de construcção, e adquirindo tudo que havia de moderno em machinario technico para estudos, construcção e conservação de estradas de rodagem, para ser applicado nesse celebre plano «Quinquenal», que é a grande preocupação da Europa no momento actual.

Na Russia como nos Estados Unidos, a cooperação — a seu modo, naturalmente, — foi a *tecla mestra* para organizar o plano geral e para executal-o debaixo de um plano delineado anteriormente.

Porque não fazemos o mesmo, aproveitando esse momento agudo, de renovação da mentalidade nacional, graças aos sãos principios democraticos?

Para isso necessitamos de duas cousas, sómente: *boa vontade* entre as administrações responsaveis pelo problema e a *cooperação* de todos os interessados directamente na solução de dotar o Brasil e o Estado de S. Paulo de verdadeiro plano geral de viação rodoviaria e de um programma para sua execução.

Nice, 20-1-1930.

## Vendo o mundo para se entristecer. . .

Quando rebentou a Revolução, o Eng. Nelson Rezende estava bem longe do paiz, mais estava a servil-o de qualquer modo, porque servia ao menos ao Estado de São Paulo, de cujo Instituto de Engenharia era então representante junto ao 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, que se reunia em Washington, sob os melhores auspícios.

Voltando agora pelo «Asturias», o Eng. Nelson Rezende, que da grande capital norte-americana se passára para a Europa, mal nos fala daquelle certamen de tão grato programma ao governo do Sr. Washington Luis, para quem governar foi abrir estradas. O que absorve a alma do Eng. Nelson Rezende é a tristeza experimentada do confronto do nosso paiz com o resto do mundo. Elle procede com methodo na exposição desse sentimento negativo, falando com chaves que parecem riscar-se na fluidez das palavras, subentender-se no seu pensamento, e enumerando, dizendo a cada momento, primeiro, segundo, terceiro, como se falasse tambem contando pelos dedos, os grupos dos motivos de seu abatimento patriótico. Um trecho de palestra, o inicial: «Durante a minha longa excursão de cerca de sessenta mil kilometros através da França, Belgica, Suissa, Italia e 11 Estados da Grande União Norte-Americana, o que mais me impressionou sob o ponto de vista patriótico, foi:

1.º — O Brasil continúa a ser uma méra expressão geographica para todos os povos;

2.º — A nossa diplomacia e carreira consular continuam a ser o frondoso cabide de emprego dos homens ôcos, bonitos e illustres, sem outro dote senão o de pertencerem a aristocraticas familias republicanas, desconhecendo por completo o aspero meio ambiente nacional;

3.º — O café, o nosso grande producto, é vendido por preços formidaveis em todos os mercados do mundo. Assim:

24 francos, em média, por kilo, na França; 32 liras na Italia, 6 francos Suissos na Helvecia, 12 a 15 pesos na Hespanha, e assim por diante... Os lucros dos intermediarios e dos varios fiscos são espantosos! Podendo-se augmentar o consumo e diminuir o preço, o que fazemos é programmas e propagandas para proveito dos outros, isto é, de São Domingos, da Colombia e do Porto Rico!

O Sr. Nelson Rezende continúa a enumerar conclusões. Estão no grupo de numero 4 as que dizem com a Esposição Colonial de Paris. E determina o informante: o grito de alarme que deverá ecoar pelo Brasil, o grito que nos avisa, e a todos os povos, estar o francez, que já denunciou o accôrdo commercial com o Brasil, iniciando sua politica colonial, e concorrendo nos mercados mundiaes com todos os productos de tal procedencia, e dentre os quaes se encontra o café, plantado no Sudan, Africa Oriental, Madagascar, Indo-China, Conchin-china, Ilhas da Reunião e Cameroun.

Nesta altura o Sr. Nelson Rezende abre um parenthesis para lembrar que a França, a exemplo do que fez Portugal, vae duplicar os impostos dos cafés estrangeiros, afim de augmentar e proteger o proprio, o das colonias.

Adeante: o arroz é só importado das colonias, onde é tambem plantado o cacáo, de onde se fornecem ainda de madeiras, de todo o genero. Alias neste particular de madeiras, o illustre engenheiro affirma que o nosso atrazo é secular, incrivel, imperdoavel. Depois, a enumeração de novo, a separação das doses de todos os venenos amargos do scepticismo que, na palestra do Eng. Rezende, não tem um crystal de assucar, um rendilhado de taça, uma graça, nada:

«O que mais me feriu — diz elle — e me fez vibrar a alma de patriota-sceptico, enchendo-a de desanimo, foram dous factos que a mim, engenheiro de annos de tarimba, impressionaram atrozmente:

1.º — Os francezes exhibiram na Exposição Colonial um levantamento geographico e geologico, formando mappas e cartas de uma precisão formidavel de todo o seu immenso imperio colonial de 9 milhões e meio de kilometros quadrados, espalhados por todo o hemispherio, e subdivididos em innumeras ilhas. Elles possuem o conhecimento perfeito de todos

os rios, montanhas, portos, valles, minas, e deformação dos terrenos, tanto de Marrocos como de Tomboucoton, Cambodge, Ilhas Marquezas, Sudan, Madagascar e Guyannas, sendo tudo isso feito pelo Exercito, pela Marinha e pela Aviação da França, enquanto os nossos bravos salvam a patria — conclue escarninho o engenheiro dos scepticismos amargos, para respirar e proseguir, antes de contar o numero 2:

— Uma vez conhecido o terreno a trabalhar, os francezes procuram curar, educar, instruir, civilisar, valorisar, emfim, o homem da terra, dando-lhe banho, escovas de dentes, livros, penna, tinta e papel, e até estudos de humanidades, quer se trate do negro, do indú ou do indio, ou ainda do chim. Em Sudan frequentam as escolas 26.000 negros. Oh! como eu desejava esse numero para diversos Estados da minha Patria!

Entrando no numero 2, o Eng. Nelson Rezende fala do methodo de colonisação franceza, numerando as suas directrizes principaes, que são: 1.º o conhecimento exacto do terreno; 2.º) o conhecimento exacto e perfeito do homem da região, de seus costumes e vicios, de suas doenças, qualidades, religiões e tendencias. Estudado o numero 1, estudado o n. 2, os francezes procuram valorisar tudo, a terra, com as culturas novas, estradas, barragens, electrificações, linhas de navegação fluvial (tão desprezadas entre nós), linhas aereas e, finalmente, estradas de ferro. Ao homem, valorisam com o medico, e com o professor, que dá lições de cousas e prelecciona nas escolas de Engenharia, Medicina, Agricultura, e até de Direito, que ha disto tudo nas colonias francezas.

«Quanto ás Estradas de Rodagem — diz o Eng. Nelson Rezende — o nosso atrazo é immenso, não só por estarmos em eterna desorganização economica e financeira, como tambem por desconhecerem os homens de Estado, com excepção talvez do Dr. Washington Luis, o alto valor de uma optima auto-estrada de grande velocidade, genero que ainda não temos e ainda desconhecemos, na pratica, o que seja. Hoje em dia, em todas as administrações do mundo, a Estrada de Rodagem superou, em importancia, a Estrada de Ferro. Os ministerios, os Highways Departements, que cuidam das pistas de concreto, asfalto ou mesmo de terra, são dotados de recursos



quasi sempre maiores, relativamente, que os das Estradas de Ferro.

— «Já não comparo — prosegue o desanimado patricio de São Paulo — o nosso desorganizado e desorientado systema administrativo com o dos Estados Unidos, ou de qualquer paiz europeu. Isso seria ironia! Comparando porém com os serviços das colonias francezas ou inglezas, a comparação infelizmente, nos seria desfavoravel, sobretudo com Marrocos, Tunis e Madagascar, que já possuem programmas definidos, com recursos financeiros determinados para o espaço de 4 ou 6 annos. No genero programma-rodoviario, o mais formidavel é o plano quinquenal russo, já executado 70 % em 3 annos, e abrangendo, simplesmente, 80.000 kilometros de estrada de rodagem de concreto, genero Rio-Petropolis, e 120.000 kilometros de estradas como as paulistas!

Depois, o Sr. Nelson de Rezende pinga as ultimas gotas de fé, ou da tristeza de sua alma de patriota-sceptico, como diz elle:

«Como somos pobres e desorganizados, e como poderiamos ser ricos e fortes! Será o regimen? A raça? O clima?..»

Elle não responde, ou já respondeu antes, quando disse que deveriamos procurar novos productos, entre os quaes as frutas, como a laranja, a banana e o abacaxi, ou os productos avicolas, como o ovo, o frango e o Perú, sem o que, havemos de cair, ou melhor, permanecer na decadencia em que estamos, e é só devida, na opinião do Eng. Nelson Rezende, á falta de instrucção do nosso povo, e á ignorancia, hoje, de opereta, dos nossos homens publicos, occasionada unicamente por 40 annos de regimen de irresponsabilidade republicana, onde sempre campeou uma instrucção desorientada e desarticulada, tendo por fim servir ao individuo, e não á collectividade, isto é, ao Brasil, o que explica o nosso character politico de incondicionaes, de bajuladores e de abyssinios.

Entrevista publicada no  
"Diario Nacional"  
13 de Junho de 1931 - S. Paulo

Ha dias, regressou da Europa o Eng. Nelson de Rezende, distincto engenheiro paulista, que foi representar o Instituto de Engenharia no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, realizado recentemente nos Estados Unidos.

O Eng. Nelson de Rezende voltou encantado por tudo o que viu. Impressionou-o a cifra formidavel que na grande republica da America do Norte é destinada ás estradas. E admirou a maneira como o governo fomenta a criação de novas rodovias. Sob a influencia da grandiosidade «yankée» s. s., em uma entrevista a um jornal carioca narrou, pormenorizada-mente, o que observara, estabelecendo contrastes impressionantes com o que nos Estados Unidos se realiza e no Brasil se deixa de fazer.

Hontem procurámos ouvir o Eng. Nelson de Rezende. No seu escriptorio, á rua da Bôa Vista, contou-nos detalhadamente suas impressões.

— «Acabo de chegar da Europa — disse-nos o Eng. Nelson de Rezende — pelo «Asturias», depois de ter estado na America do Norte, onde, seguindo o louvavel espirito de continuidade que de algum modo sempre existiu nas administrações e nas Associações Technicas Paulistas, tal como no Instituto de Engenharia, fui representar a grande e produtiva sociedade de engenheiros brasileiros que tem séde na nossa capital.

As Administrações Paulista e Brasileiras fizeram-se re-presentar no dito Congresso por tres distinctos collegas, entre os

quaes o engenheiro e contratante, Eng. Arnaldo Motta, que tantos serviços rodoviarios já executou.

— «Este foi o 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem. Nos anteriores, em Paris, Sevilha, Milão, Bruxellas, etc., e tambem nos Congressos Pan-Americanos de Educação Rodoviaria, a representação brasileira sempre se fez sentir através dos nomes dos collegas Theodoro Ramos, Victor Freire, Sampaio Corrêa, Thimotheo Penteado, A. F. de Lima Campos, e outros.

Eu, pessoalmente, apenas representei a minha laboriosa classe, isto é, o Instituto de Engenharia de S. Paulo, que foi convidado pela «Highway Education Board», de quem fui hospede durante 34 dias. Esta memoravel visita foi feita sob os auspicios da «Highway Education Board», (cujo presidente, Mr. Mac Donald, é o typo perfeito do engenheiro moderno), em cooperação com o Departamento Federal das Estradas de Rodagem, as Camaras de Commercio e varias organizações cívicas.

Sou grato á minha classe, ao Instituto de Engenharia de S. Paulo, ao meu Estado e ao meu paiz, em nome dos quaes visitei essa nação mastodonte, onde vemos a nossa proporção de 1 para 200 vezes, maior em grandeza, em alguns departamentos do progresso material, o que por vezes não acontece no sentimental.

— «Os Americanos — continuou s. s., — dizem quotidianamente, por todos os órgãos de manifestação do pensamento e das actividades materiaes: «A estrada é o symbolo supremo do orgulho nacional, da unidade e do progresso».

«Através dos tempos a estrada registra a vida, *os ideaes* e a grandeza das nações.»

Estas duas verdades prégadas por Mr. Mac Donald, foram tiradas do livrinho «Construcção, Administração e Subvenção de Estradas de Rodagem», de E. W. James, Chefe de Divisão de Desenhos do Bureau de Estradas Publicas dos Estados Unidos.

Este livro é distribuido gratuitamente em portuguez, pela Confederação Pan-Americana Rodoviaria, cuja secção brasileira ainda não foi installada; e se o foi, sem efficiencia

nenhuma, ou talvez, tenha algum incognito representante na Capital Federal.

Ora, por este 2.º item, podemos medir o nosso estado de vida, de ideal, e de grandeza!

Podemos medir o rithmo da nossa vida publica pelo nosso desaparelhado systema rodoviario, na finalidade como nação: pelo desenvolvimento e realização de ideaes ou de algum ideal da educação, civilização e alevantamento moral do povo foi feito. Infelizmente somos individualistas, não sabemos o que seja *cooperação, comunidade, interesse superior de todos, salvação commum*, etc.; nesse assumpto podemos nos medir por nossas Estradas.

Quanto á *grandeza*, essa a possuímos em superficie e na immensidade dos problemas a resolver.

— «Numa entrevista que dei ao meu amigo dr. Alvarenga Netto, do «Globo», e que este intitidou «Vendo o mundo para entristecer»... aquelle psychologo casuistico, sentiu a tristeza que trazia n'alma pelo contraste, entre o meu paiz e os outros; mas não percebeu o optimismo em potencial que possuo, agora que vamos iniciar o segundo periodo da vida de nação livre. Penso que, depois do periodo de evolução revolucionaria, uma vez orientada e popularizada a instrucção e educação de todas as classes, começaremos a ser um povo com uma finalidade a attingir, com principios philosophicos orientadores. Vamos com coragem começar a vida nova; deixar o *individualismo, o egoismo, o personalismo*, deixar de considerar o nosso paiz um acampamento, para termos acima do individuo, do interesse commercial, das Associações, dos Municipios, dos Estados e dos detentores dos governos de qualquer especie, um Brasil maior, educado, civilizado, illustrado, com moral christã, onde todos se esforcem pelo bem commum. Garanto que se Deus nos permittisse e os homens de bõa vontade ajudassem, o nosso Povo, composto de illetrados, de aristocratas alphabetizados, de republicanos desorientados, que sempre foi guiado por uma élite absolutamente desarticulada, o nosso Povo, repito, o nosso Brasil sahiria destes chaos em que se mergulhou (do qual os sociologos europeus acham que sahirá dentro de 5 a 8 annos), sahiria com surpresa geral em poucos mezes, pois as reservas são immensas e nós somos o povo que pos-

*suimos a maior e melhor elite mental da America Central e do Sul.*

Apenas, esta elite foi victima de 40 annos de regimen republicano, com a instrucção e a educação desorientada e desarticulada. A Republica, formada pela minuscula elite republicana, em contraposição á grande elite monarchica, só se preocupou em destruir aquella, com seu afastamento, desorganização, descurando de formar outra «homenogenea» como aquella. Pelo contrario, o absurdo de uma constituição inapplicavel, fez proliferar as ditaduras quatriennaes, resultando que, enquanto existiam as reservas dos Conselheiros conseguimos ter ditaduras acceitaveis; uma vez esgotadas estas, foi o descalabro que vimos.

— «Entrando no assumpto de engenharia, digo que o desenvolvimento do systema moderno de Estradas de Rodagem, nos Estados Unidos, começou em 1890. New Jersey foi o primeiro Estado que, em 1891, fez a primeira lei para auxiliar a construcção de estradas. A cooperação do governo federal em formação de auxilios por milha foi iniciada em 1916, ella é agora limitada a 50 % do custo e não excederá a 15.000 dollares por milha.

O governo federal auxiliou 193.000 milhas. Para o Plano Fiscal de 1925 a 1930, foi previsto o orçamento annual de 75 milhões de dollares e este foi augmentado para 125 milhões para os annos fiscaes de 1931 a 1933, apesar do descalabro financeiro, pois que os recursos são provenientes de impostos determinados. Bem menores são, relativamente, os auxilios ás Estradas de Ferro americanas, beneficiadas pelo governo federal!

— «A Estrada de Rodagem é tão importante quanto a Estrada de Ferro, ou mais — accrescentou s. s. Nos Estados Unidos assim o compreenderam. Lá existem 3.000.000 milhas ou melhor, 4 milhões e 827 mil kilometros de Estradas de Rodagem ruraes, das quaes 314.136 milhas ou 505.444 kilometros são do systema estadual e estão incluidas no systema inter-estadual, equivalente ás estradas Federaes nossas.

Destas ultimas, 50.000 milhas ou 80.000 kilometros são de concreto «portland cement concrete», e 254.000 kilometros de diversos revestimentos de alta qualidade: como asphalto,

macadam, bitume, blocos de madeiras, de pedra, de tijollo vidrado, etc.!

— «Para mostrar a importancia das despesas de conservação, trafego e construção, vou-lhe dar um pequeno resumo do total de arrecadações dos Diversos Estados da União Americana, durante o anno de 1929.

As Administrações das Estradas de Rodagem Estaduaes «States Highways», arrecadam em dollares:

Taxas estaduaes arrecadadas pelas «States Highways», 11.431.344; dotação pelos governos estaduaes para as mesmas, 60.305.631; taxas de vehiculos collectados pelas estradas, 278.092.834; taxa de gazolina collectadas, 287.258.416.

Diversas rendas como anuncios, multas, alugueis de casas e restaurantes, 11.726.508; bonus estaduaes e apolices emittidas pelas «States Highways», 161.229.297; auxilio federal, 77.572.691; fundos transferidos pelas autoridades locaes e municipaes, para «States Highways», 74.190.412.

Formam esses algarismos a cifra astronomica de 961 milhões 807 mil e 038 dollares, que a 10\$ seriam 9 milhões 618 mil contos, em um anno. Mas não é tudo: as taxas para estradas locaes, isto é, municipaes, arrecadaram 70.128.385 dollares ou 7 milhões 901 mil contos; ou melhor, em 1929, foram nos Estados Unidos, só para estradas: conservação, trafego e construção — disso que se chama Estradas de Rodagem — tão despresada entre nós — 16 milhões e 500 mil contos...!!!

E nós sempre preocupados com o apito e bufar das locomotivas ou com suas brecadas de ranger de ferro, que é a musica rudimentar dos povos que despertam!

Basta de numeros. Por falta de ideal o Brasil bem poderia ter este ideal material: *fazer estradas*, pois assim não estaríamos em situação precaria e humilde ante os grandes lemmas do Sr. Mac Donald, tão popularizados na America do Norte: «A estrada é o symbolo supremo do orgulho nacional, da unidade e do progresso e «através dos tempos a estrada registra a vida, os ideaes e a grandeza das nações».



### III

## Um disparate revolucionario

Publicado no "Diário da Noite"  
de  
16 de Junho de 1931

### Um Appello e um Protesto

Relativamente á extinção da Directoria de Estradas de Rodagem, o engenheiro Nelson de Rezende, representante do Instituto de Engenharia no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, em Washington, apresentou o seguinte appello-protesto:

Pelo decreto n. 5.063, de 13 de junho de 1931, nos termos da lei, encontra-se: «*Considerando que a situação financeira do Estado exige a mais rigorosa compressão de despesas, decreta:*

*Art. 1.º) — Fica extinta a Directoria de Estradas de Rodagem da Secretaria de Viação e Obras Publicas.*

*Art. 2.º) — A actual Inspectoria de Estrada de Ferro e Navegação passa a denominar-se «Directoria de Viação», e terá a seu cargo «além das attribuições actuaes», «OS SERVIÇOS RODOVIARIOS DO ESTADO», continuando o pessoal a servir com os mesmos vencimentos.»*

«ESTRADA E' O SYMBOLO SUPREMO DO ORGULHO NACIONAL, DA UNIDADE E DO PROGRESSO», E «ATRAVÉS DOS TEMPOS A ESTRADA REGISTRA A VIDA, OS IDEAES E A GRANDEZA DAS NAÇÕES».

Verdades essas prégadas por Thomas H. Mac Donald na introdução do livro de E. W. James: «Construção, Administração e Subvenção de Estradas de Rodagem». Eis as duas verdades que realcei em uma entrevista que o «Diario Nacional» me honrou em publicar na sua 5.<sup>a</sup> pagina, justamente no dia 13 de junho de 1931, devido a ter eu sido o representante do Instituto de Engenharia de S. Paulo no 6.<sup>o</sup> Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, que se reuniu em Washington, D. C., nos Estados Unidos da America do Norte, em principios de outubro de 1930.

Hontem li o dito decreto e fiquei acabrunhado, humilhado, e desilludido, depois de passar um anno e tanto fóra da minha patria, que encontrei em quasi todos os departamentos das actividades humanas melhor e muito além da minha expectativa, relativamente a outros paizes que soffrem a grande crise mundial.

Mas, este decreto, neste cháos (que segundo os sociologos europeus affirmam durará de 5 a 8 annos), é entristecedor, pelo retrocesso que representa, pelo regresso das nossas normas administrativas, que sempre pretenderam ser progressistas, pelo atrazo e pelo ridiculo que representa para o nosso amado Brasil, adorado Estado de S. Paulo, através das Nações, Estados e Colonias em que se subdivide o mundo civilizado.

Appello para o valoroso moço coronel João Alberto, figura que focalizo apenas ha uma semana. Encontrei as opiniões mais desencontradas sobre a sua personalidade politica de homem de acção, guiador de soldados e das multidões. Sei que elle passou o seu duro exilio, no Uruguay e na Argentina.

Ora, a Argentina tende a fazer, si já o não fez, independente a sua «Commission de Carreteras e Caminos», conforme affirmou o sr. Juan Augustin Valle, chefe da Delegação Argentina, ao Congresso de Washington. O Uruguay, pela voz do sr. Juan P. Molfino, da Direcção de Obras Publicas, affirma que vae dar autonomia ao seu Departamento de Estradas de



Rodagem. Autonomia absoluta dos Departamentos de Estradas de Rodagem, sr. Interventor, é materia vencida «em todas as administrações do mundo», desde a mastodonte America do Norte, com os seus «Highways Departements» Estaduaes, «Federal Highway Commissions», até ás administrações «coloniaes», como acontece nas colonias e mandatos francezes, de Marrocos, Madagascar, Camerou (conforme vi na Exposição Colonial de Paris e affirmaram os seus delegados em Washington), até a suprehendente Russia, com o seu Departamento de Estradas de Rodagem, organizado nos moldes americanos.

«THE ROAD TO ECONOMY» é o grito plangente do valle do baixo Mississippi, para a solução da sua crise economica. Sei que v. exa. é um patriota de boa vontade, e espero que da cinza desse decreto-incendio em que se consumiu a Directoria de Estrada de Rodagem, surja o «DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE S. PAULO», com apoio de todas as actividades e energias brasileiras e paulistas.

Este será um padrão de gloria para v. exa., bem maior do que o ter sido lider brilhante da evolução revolucionaria. Na sua pessoa e na do General Inspector da Região, invoco o apoio do Exercito para o alevantado ideal da Estrada de Rodagem, que é a propria defesa nacional, no dizer de Napoleão Bonaparte.

Conclamo os srs. Secretarios da Justiça, Segurança Publica, Finanças, Agricultura, Educação Publica a me apoiarem neste sincero grito de alarma.

Não ha justiça sem communicações e transportes através dos caminhos e pistas pavimentadas. Não ha policia sem rodovias e foi com o seu concurso que o Estado Wisconsin acabou com o problema do indio. Onde ha estradas não ha bandidos, nem podem proliferar Lampeões. E' um absurdo haver agricultura e commercio sem rodovia; pode haver sem Estradas de Ferro, mas não ha sem Estrada de Rodagem.

Quanto á Educação e Saude, nada falo, pois o meu bonissimo amigo e collega engenheiro Theodoro Ramos, um dos maiores expoentes mentaes e culturaes do Brasil, e quiçá do mundo, é quem dirige essa Secretaria. Não preciso pedir nada para contar com o seu apoio integral, pois elle já foi repre-

sentante das Administrações Paulistas e Brasileiras em Congresso de Educação Rodoviária, na America do Norte.

Peço o apoio das Prefeituras Municipaes, afim de ser creado o «Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem» e o faço por intermedio do Prefeito de São Paulo, meu collega de Collegio, engenheiro Anhaia Mello, mestre de urbanismo, espirito absolutamente culto e patriotico, e que sabe: «sem Estrada de Rodagem não ha cultura, não ha patriotismo, não ha civilização».

Conclamo o apoio da minha classe, tão desprezada e tão laboriosa, que hoje soffre as agruras da crise, faltando-lhe ás vezes o proprio pão para o lar, através do nosso Instituto de Engenharia; é bem assim imploro o apoio das Sociedades Scientificas, como a Sociedade de Medicina, Ordem dos Advogados, Centros Academicos de Direito, Engenharia, Medicina e Mackenzie; Escolas Polytechnicas, Instituto Geographico, Santas Casas, Beneficencias Portuguezas, Maternidades, pois no dizer de um dos irmãos Mayo — «E' IMPOSSIVEL DAR ASSISTENCIA AOS NECESSITADOS E COMBATER A DOR, SEM ESTRADAS DE RODAGEM, e seria possivel sem qualquer outro meio de transporte».

Peço o apoio da imprensa, desde o «Estado de São Paulo», passando pelos «Diarios Associados», com o Hearst brasileiro á frente, e pela imprensa de Partidos Politicos, como o «Diario Nacional», e todos os vespertinos representados pelo equilibrado «Diario Popular».

«SEM ESTRADAS DE RODAGEM NÃO HA IMPRENSA, POIS POR ELLA CHEGA O JORNAL DIARIO AO LEITOR», affirmação de Hearst, no Congresso da Imprensa Americana, pedindo o apoio para a organização, em Arlington, de um Gabinete de experiencia, de Estradas de Rodagem, maior e mais efficiente.

Desejo o apoio de todas as religiões, e principalmente da minha representada pelos Arcebispos e Bispos, na figura eminente de D. Duarte Leopoldo e Silva, «SEM ESTRADAS DE RODAGEM NÃO PÓDE HAVER CONFORTO ESPIRITUAL» — affirma o cardeal metropolitano de Chicago, no Congresso de Estradas de Rodagem.

Jesus Christo, quando foi ao Egypto fel-o através da estrada de rodagem, conforme até hoje existem marcos seculares, taes como as Pyramides, representando a grandeza egypcia de então, que a Estrada de Rodagem symbolizou. *Elle* conheceu o valor deste systema de communicações, óra tão desprezado entre nós.

Conclamo os Bancos e todas as organizações de São Paulo, pois «sem circulação de riquezas não ha finanças», sem Estrada de Rodagem não ha circulação!

Isto é velho como a Sé de Braga.

O penultimo apoio, peço ás Sociedades Esportivas e Athleticas, que sem Estradas de Rodagem não ha o mais rudimentar dos esportes que é a marcha a pé. Foi com ella que os gregos treinaram a Marathona, e os Romanos fizeram as suas corridas de «bigas» e «quadrigas», e onde os civilizados modernos usam a bicycleta, o auto e a motorcycleta. Portanto, os esportistas são interessados na creação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM e não na extincção da Directoria da Estrada de Rodagem.

Este appello faço pessoalmente ao meu distincto intellectual e collega Dr. Samuel Ribeiro, eleito recentemente presidente do Automovel Clube e da Caixa Economica, magnata das finanças paulistas, paulista dos mais illustres e brasileiro dos mais patriotas; ora, as Caixas Economicas Americanas, são as que emittem bonus rodoviaros, garantidos pelas taxas de gasolina para a construcção de Estradas de Rodagem! «THE ROAD TO ECONOMY» é adagio que se encontra em todas as Caixas Economicas Americanas.

O meu ultimo appello é para as Administrações, para as Directorias de Estradas de Ferro do Estado e para os Ferroviarios, afim de que elles interessem os poderes publicos na idéa de crear o DEPARTAMENTO DAS ESTRADAS DE RODAGEM, como já existem nos Estados Unidos, Russia, Portugal, Mexico, Rumania, Suissa e Italia, com a sua «Azienda Autonoma Statale della Strada».

Solicito apoio á nossa impecavel Companhia Paulista de Estradas de Ferro, na pessoa do engenheiro superintendente e do eminente chefe de escriptorio, engenheiro Heitor Freire de Carvalho, que conheci na minha adolescencia, quando aspe-

ramente lutava na Repartição Geral dos Telegraphos, para a formação da sua intellectualidade. Para este appello, não citando a opinião «guiador de trollys do Auvergne», Pierre Laval, advogado e presidente do Gabinete de França, o qual, nas recentes declarações ministeriaes, pela entrada do actual periodo legislativo da Camara dos Deputados de França, falando sobre o programma do Governo, especialmente das Estradas de Ferro, disse: «Severidade nas despesas, rigor no contrôle financeiro, suppressão de traficos inuteis e insufficientes, melhor remanejamento de nossas receitas, pela revisão de certas tarifas, substituição de accordo com os casos da auto-motriz pela locomotiva, *COMBINAÇÃO DA ESTRADAS DE RODAGEM E DO TRILHO*, estes são os meios entre os outros a propôr». Nem citando a Albert Mahieu, com os recentes artigos do «*Matin*», nem Me. Paul Tirard, na assembléa de «*Chemin de Fer du Midi*», em que fala da «concorrencia do automovel» e propõe transformar os ramaes mortos até 100 kilometros, em pistas de automoveis, exploradas pela Estrada. Estes todos, caro collega e amigo, estão atrasados. Hoje os inglezes, pela voz de Macquisten — deputado conservador na Camara dos Communs, propuzeram, para fazer economia, «levantar os trilhos por toda a parte e transformar as vias em estradas especiaes, para transporte em automoveis, estradas construidas com uma superficie de cimento armado.»

Nos Estados Unidos, a Central Railway e Pensylvania Railway já cuidam e executam esta medida, imitando a U. R. S. S. ou Russia, que transformou no seu plano quinquenal perto de duas mil milhas de Estradas de Ferro em Estradas de Rodagem.

Como vêm os meus collegas ferroviarios e os eminentes collegas engenheiros Navarro e Freire de Carvalho, as Estradas de Rodagem são alliadas, irmãs, amigas da Estrada de Ferro, em toda parte do mundo technico civilizado. Na França, os luxuosos auto-omnibus da P-L-M. e da P. O. conduzem turistas através dos Alpes e dos Pyrineus! E já não me refiro aos americanos e inglezes, cujos verdadeiros comboios diurnos e nocturnos de auto-omnibus varam os respectivos paizes de ponta a ponta. Mas, para terminar e pedir o apoio das classes ferro-

viarias, afim de ser creado sobre a cinza da Directoria de Estrada de Rodagem o DEPARTAMENTO AUTONOMO DA ESTRADA DE RODAGEM, cito a conclusão que vem no jornal «Le Temps», de 2 de Maio de 1931, em que a Confederação Geral de Producção de França, encarando a angustiosa situação das Estradas de Ferro Francezas, sobre o titulo «Que faut-il faire», preconiza: «Antes de tudo, deve-se assentar uma politica geral e uma politica commercial de transporte, organ essencial da vida economica do Paiz». «De modo geral: Organizar uma coordenação entre a Estrada de Ferro, o *automovel*, as vias de navegação e aereas, e uma ligação entre os diversos modos de transporte. As companhias devem, como têm expressa a intenção, acelerar a modernização da technica de suas explorações, utilizando largamente o *automovel* sobre a Estrada de rodagem, e sobre trilhos, e os auto-motrizes sobre trilhos, e desenvolvendo a electrificação por toda a parte, onde ella encontre economia.»

Esta é a opinião das élites technicas francezas!

Não deixem os caros collegas ferroviarios e as poderosas Administrações de Estradas de Ferro Paulistas desaparecer a palavra *Estrada de Rodagem* das nossas administrações: seremos rebaixados a technicos inferiores, isto é, aos mais rudimentares do mundo, quando não o somos. Appellamos, finalmente, para a Companhia Paulista, S. P. R., Sorocabana, ou Empreza Morro Agudo, todas as Emprezas Ferroviarias emfim, para a criação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM. Appello ao povo e o faço não por cabotinismo exhibicionista, não por desejar empregos ou empreitadas, pois nunca foi funcionario e nem pretende ser; e das Empreitadas Publicas só tive relativos prejuizos, ou lucros infimos não correspondentes ao esforço empregado. Se o faço é impulsionado por um dever de consciencia, por ter sido representante do Instituto de Engenharia de S. Paulo, portanto de S. Paulo e do Brasil, no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, que se reuniu em Washington, por ser Engenheiro Civil, com 12 annos de tarimba, e por ser um dos mais obscuros lavradores de café. Caso o meu appello não seja ouvido, fico com a consciencia de tecnico e de cidadão tranquilla; e, tambem, desde já, levanto o meu protesto, altivo e altaneiro,

contra a extinção da Directoria de Estradas de Rodagem, regredida e dissolvida entre outros serviços de importancia, porém não de actualidade, em lugar de se criar o ideal: o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, com recursos e Administração proprios e independente, como em qualquer paiz americano, europeu, africano ou asiatico. Fique este protesto vehemente de um obscuro engenheiro brasileiro, paulista e são-simonense, para quem «A ESTRADA E' O SYMBOLO SUPREMO DO ORGULHO NACIONAL, DA UNIDADE E DO PROGRESSO, e que sabe que «ATRAVÉS DOS TEMPOS A ESTRADA REGISTA A VIDA, OS IDEAES E A GRANDEZA DAS NAÇÕES».

Não appello para as classes agricolas, com as suas Sociedades Representativas, pois neste momento estão preocupadas com a solução do café — solução ainda não encontrada — e porque seria martyrizar a sensibilidade de uma classe afundada no abysmo, tendo um horizonte tão negro como o seu futuro. Não augmentemos a afflecção ao afflictio».

Entrevista publicada no  
"Diário de S. Paulo"  
16-6-1931

De regresso de sua viagem aos Estados Unidos e á Europa, acha-se em São Paulo, ha dias, o Eng. Nelson Rezende que representou o Instituto de Engenharia de São Paulo no 6.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, reunido em outubro ultimo em Washington. Tomaram parte nesse certamen notaveis engenheiros representando todos os paizes, tendo sido approvadas algumas indicações de grande importancia para o desenvolvimento das estradas em toda a parte.

O Eng. Nelson Rezende, como representante brasileiro, teve oportunidade de tomar parte no Congresso. Procurado hontem por um dos nossos representantes s. s. declarou-nos logo de inicio que se sentia satisfeito em falar á imprensa, sobretudo no momento actual, pois achava que, como profissional, se achava na obrigação moral, após ter conhecido a im-

portancia que as grandes nações dão ás estradas de rodagem, de emittir a sua opinião sobre o acto do governo paulista, extinguindo a Directoria de Estradas de Rodagem.

— Viajei todo o territorio dos Estados Unidos, e por toda a parte encontrei esta phrase: «The Road to economy». Com isto o americano quer dizer que as estradas pôdem representar, diante da crise actual, uma grande funcção salvadora. Dahi a verdadeira epidemia de estradas de rodagem que hoje se nota nos Estados Unidos. Padres, bispos, homens de todas as condições sociaes, prégam a necessidade do augmento do systema rodoviario americano. O livro do sr. E. W. James denominado «Construcção, Administração e Subvenção de Estradas de Rodagem» é um livro de cabeceira para o americano, tal a sua divulgação naquelle paiz. Ha phrases desse livro que se encontram gravadas em toda a parte. Estas por exemplo da sua introducção, feita pelo sr. Mac Donald: «A estrada é o symbolo do orgulho nacional, da unidade e do progresso». «Através dos tempos a estrada regista a vida, os ideaes e a grandeza das nações». Os jornaes as propagam diariamente; nas escolas, nos pulpitos, os mestres e prégadores in-cutem a necessidade da construcção das estradas. O americano, quando conversa com um brasileiro, não pergunta sobre as nossas modas, arranha-céos, praias de banhos e outras cousas. Quando lhe dizemos que as nossas estradas não penetram o interior do paiz, elles não prolongam o entendimento, pois o juizo sobre o nosso progresso, já está mais do que desenhado em seu espirito.

— O Estado de Wisconsin, nos Estados Unidos, acabou com o problema do indio mandando construir estradas. Onde ha estradas não ha bandidos, nem pôdem proliferar Lampeões. E' um absurdo haver agricultura e commercio sem rodovia, podendo haver sem estradas de ferro, mas não sem estrada de rodagem. A justiça está condicionada tambem pela existencia de estradas. Hearst, o grande jornalista americano, affirmou no congresso de Imprensa Americano que «sem estrada de rodagem não ha imprensa; pois por ella chega o jornal diario ao leitor». E como essa, poderia citar milhares de opiniões dos technicos mais eminentes encarecendo a importancia excepcional da estrada no mundo actual.

Todo o progresso depende hoje da existencia das estradas. Nada se pôde fazer sem esse instrumento de civilização, cuja grandeza e extensão estão aos olhos de todo o mundo. Devem interessar-se, portanto, pelo seu desenvolvimento, todos os homens, sem distincção de categoria social. A imprensa, a religião, as organizações financeiras, os bancos, as associações esportivas, todos estão na obrigação de intensificar a campanha em favor do augmento das nossas estradas de rodagem.

Por estar convicto do que affirmei acima, é que me pronuncio sobre o acto do governo estadual, extinguindo a Directoria de Estradas de Rodagem. E para que não se dê interpretação errada ás minhas palavras, devo declarar de antemão que nunca fui empregado publico e não o pretendo ser. Sou apenas um profissional, amigo de seu paiz e do seu Estado, e por consequencia interessado em tudo que diz respeito ao seu progresso e desenvolvimento. Sendo assim, portanto, causou-me uma verdadeira decepção, logo ao chegar da Europa, a noticia publicada sabbado ultimo da extincção da Directoria de Estradas de Rodagem. Fiquei, confesso, acobrunhado, humilhado, diante do que aconteceu.

Esse acto representa um verdadeiro retrocesso dentro de nossas normas administrativas. São Paulo está em situação superior aos outros Estados brasileiros, pelo numero de suas estradas de rodagem. Agora, para que essa situação privilegiada dia a dia se torne mais affirmativa, seria preciso que déssemos maior importancia ao problema de nossas vias de comunicação.

— Em todas as administrações do mundo, é materia vencida a autonomia absoluta dos Departamentos de Estradas de Rodagem. Sem falar na America do Norte com os seus «Highways Departments» estaduais, «Federal Highways Commissions», as colonias francezas possuem os seus departamentos de estradas de rodagem. A Argentina tende a fazer, se já não fez, independente a sua «Comicion de Carreteras e Caminos», o mesmo acontecendo ao Uruguay. E' por isso, portanto, que eu appello para o sr. Interventor Federal afim de que, das cinzas da Directoria de Estradas de Rodagem, surja o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE SÃO PAULO, á semelhança



do que se faz em todo o paiz civilizado. Seria um padrão de gloria bem maior para o cel. João Alberto, se realizasse esse objectivo, do que ter sido lider brilhante da revolução. Não estou pretendendo novidade para a minha terra. A autonomia dos Departamentos de Estradas de Rodagem já existe na Russia, Estados Unidos, Portugal, Mexico, Rumania, Italia, obedecendo a uma necessidade tão premente que é incrível que no Brasil ainda não a tenhamos compreendido, em sua devida amplitude.

— Precisamos acabar com essa noção falsa de que a Estrada de Rodagem é inimiga da Estrada de Ferro. Hoje os inglezes, pela voz de Macquisten, deputado conservador na Camara dos Communs, propôz para fazer economia, o levantamento dos trilhos em toda a parte, e em seu lugar a construcção de estradas especiaes para automoveis, com uma superficie de cimento armado. Nos Estados Unidos a Central Railway, a Pensylvania Railway, estão tratando de fazer o mesmo. A Russia, em seu plano quinquennal, já transformou perto de duas mil milhas de Estradas de ferro, em Estradas de Rodagem. Como vemos, as Estradas de Rodagem não são inimigas das ferrovias, mas alliadas. A Confederação Geral de Producção da França, encarando a angustiosa situação das Estradas de Ferro francezas conclue, entre outras cousas o seguinte: «de um modo geral organizar uma cooperação entre a Estrada de Ferro e o automovel, entre as vias de navegação e aerea, e uma ligação entre os diversos systemas de transporte. As companhias devem, como têm expressa a intenção, acelerar a modernização da technica de suas explorações, utilizando largamente o automovel sobre a Estrada de Rodagem, e auto-motrices sobre trilhos, desenvolvendo, além disso, a electrificação em toda a parte ondê fôr economica». E' por isso, que eu appello para as administrações das companhias de Estrada de Ferro paulistas, afim de que não deixem desapparecer as palavras «*Estrada de Rodagem*» das nossas administrações, sob pena de sermos rebaixados a technicos inferiores, de defender a necessidade da creação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

— Faço, portanto, um appello a todas as classes sociaes de São Paulo afim de que se batam pela creação de um DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODA-

GEM, que é um organismo administrativo de importancia capital em nosso Estado. Elle interessa a todas as fórmãs de actividade do povo paulista e por consequencia a sua existencia corresponde a uma necessidade real, positiva. Vejo á frente da administração paulista e das grandes Estradas de Ferro, technicos que me acostumei a admirar. Não posso, portanto, acreditar que não se manifestem solidarios com o meu appello, o qual não reflecte um interesse pessoal, mas um interesse da collectividade paulista.





## IV

# Departamento Autonomo de Estradas de Rodagens

Trabalho publicado  
no "Diário Nacional"

"The road to Economy" (aphorismo americano)

### I

## Origem. Desenvolvimento e extinção da nossa Organização rodoviaria

«As estradas de rodagem de São Paulo têm uma origem recente e são mais modernas do que a quasi totalidade dos demais serviços publicos», assim se exprime o meu collega eng. Arthur Maciel, competente administrador, que rapidamente passou pela extinta Directoria de Estradas de Rodagem, deixando traços marcados de sua sadia visão e operosa capacidade technica.

De facto, em 1906, descobrindo o Circuito de Itapeõerica, surge um propheta e realizador rodoviario, que, no entanto, só iniciou a sua acção parlamentar em 6 de dezembro de 1912, na tribuna do Congresso Estadual, defendendo a lei n. 1.406, sancionada a 26 de dezembro de 1913; apparece o dr. Washington Luis Pereira de Souza, indiscutivelmente o grande precursor dos ideaes rodoviaros.

«A primeira construção de estradas feita tecnicamente é a de São Paulo-Campinas, cujos 32 primeiros kilometros da ponte do rio Tieté ao bairro dos Abreus se devem ao braço penitenciário.»

Para realizarem esta pequena obra, de 32 kilometros, levaram 4 annos, ao passo que os outros 73 kilometros foram feitos pelo braço livre em um anno, apenas.

Teve, assim, logar a inauguração da primeira rodovia no Estado de São Paulo em 1921, somente.

Ha a notar-se a iniciativa particular, levando avante a reconstrução da Estrada Vergueiro, no mesmo periodo. Em 1917 realizou-se o Primeiro Congresso de Estradas de Rodagem, sob os auspícios do dr. Washington Luis. Em 1920, alguns engenheiros de boa vontade, planejaram uma rêde rodoviaria, com o criterio geographico de seguir «como directrizes principaes o rumo dos grandes rios paulistas: Parahyba, Tietê, Pardo, Paranapanema, prevendo uma execução progressiva e economica da mesma, numa rêde de 9.000 kms.» Constituiu isso a primeira tentativa de plano geral nas administrações paulistas e brasileiras de Estradas de Rodagem.

Este plano fracassou por não ser completo, mas ajustado e acanhado criterio technico-geographico, sem cooperação das partes interessadas e sem plano financeiro que fosse apoiado pelas administrações e legislações em vigor.

A lei n. 1.835-C, de 26-12-1921 e o decreto n. 3.453, de 11-3-1922, criaram e regulamentaram a Inspectoria de Estradas de Rodagem de S. Paulo, constituindo o primeiro nucleo technico organizado, que iniciou a systematização do plano geral da viação rodoviaria, procurando desenvolver a construção de estradas em larga escala e introduzir as primeiras regras de trafego e policia das mesmas.

Após 4 annos, a administração estadual, julgando insufficiente a organização desta Inspectoria, ampliando e dando mais autonomia aos serviços rodoviarios, criou a Directoria de Estradas de Rodagem, pela lei n. 2.187, de 30-12-1926 e decreto n. 4.216, de 13-4-1927. Essa legislação esteve em vigor até o decreto de extinção n. 5.063, de 13-6-1931.

O desenvolvimento das Estradas de Rodagem de baixo de tal organização foi notavel, não sendo de maior efficiencia por não ter tido:

- a) — plano completo;
- b) — a cooperação de todas as forças vivas e energias paulistas;
- c) — propaganda;
- d) — por não ter sido compreendida sua necessidade e, sobretudo, por não ter sido baseada num plano financeiro previo, em que as despesas fossem distribuidas durante um periodo determinado.

«O desenvolvimento da construção, partindo do anno de 1920, em que se fez o trecho S. Paulo-Campinas, com 105 kms., attingiu no anno actual de 1930 a 3.200 kms., tendo sido em média, no ultimo decennio de mais de 300 kms. por anno a construção realizada».

Não obstante em paizes adiantados a rede de Estradas de Rodagem ser sempre em proporção á ferroviaria de 5 para 1 no minimo, o nosso pobre systema rodoviario é, ainda, tão somente a metade do ferroviario e, neste nascedouro, elle foi esmagado pelos pseudo interesses da rede ferroviaria. Neste raciocinio, não levamos em conta 25.000 kms. (aproximados) de estradas municipaes de transito aceitavel e condições technicas rudimentares para auto-motores. Pela comparação acima, verifica-se o estado absolutamente humilde, em que o progressista e riquissimo Estado de S. Paulo se acha em face de nações que consideramos atrazadas.

Honra nossa capacidade improvisadora o possuirmos um corpo de esforçados engenheiros rodoviaros que, sem apoio das administrações publicas, sem a cooperação das associações de classe, sem a bôa vontade das prefeituras municipaes, e tendo, contra si, os proprietarios ruraes e os fazendeiros de café, que levantaram difficuldades e impecilhos de toda ordem, e a fiscalização de empreiteiros, de probidade, por vezes, duvidosa; surgindo a embargar-lhes o passo, a maldita *politica* personalista, tacanha e estreita; honra, repito, a esses engenheiros que, sacrificando os interesses technicos e o orgulho pessoal, conseguiram dar a este rudimentar arcabouço de systema rodoviario, um caracter technico aceitavel e uma orienta-

ção digna, com recursos financeiros tão mesquinhos, e tendo, como pagamento, honorarios ridiculos em comparação com as administrações de qualquer Estado ou paiz do mundo. O nosso engenheiro rodoviario não dá vantagem aos missionarios dos nossos sertões em espirito de sacrificio; ambos se immolam pelo bem estar do proximo.

De 1910 a 1930 o governo do Estado gastou em conservação, construcção e trafego do nosso systema rodoviario, 123.648:369\$497, com a média de 9.000:000\$ annuaes e o custo kilometrico medio de 39:000\$000.

Ora, 39:000\$ são, a cambio de 10\$ o dollar, justamente 3.900 dollares ao kilometro medio, preço absolutamente abaixo dos padrões americanos, segundo as tabellas de custo nos 48 Estados norte-americanos, fornecida pela Highway Research Board, para as estradas sem revestimento e tambem abaixo dos preços de qualquer nação americana ou colonia africana. Isso realça ainda os orçamentos economicos dos engenheiros paulistas, que sacrificaram as condições technicas, a ponto de termos na maioria de nossas estradas defeitos decorrentes de orçamentos apertados, que levam á apparencia de ignorancia do corpo tecnico, pois nem mesmo o combate á poeira que torna intransitavel, durante certo periodo do anno, as estradas de rodagem, foi iniciado.

E, no entanto, calumniaram as Estradas de Rodagem como sendo a chaga, por onde sangra nababescamente, o ouro do Thesouro.

«Deve-se notar tambem aqui que nenhuma politica financeira ainda foi effectivamente organizada para o custeio do serviço das estradas de rodagem e que, afinal, o publico está gozando de todo este melhoramento, sem contribuir para conservação ou remuneração do immenso capital que elle já representa».

Ora, a administração do engenheiro Arthur Maciel, propoz ao governo reduções orçamentarias e programmas de economias verdadeiramente draconianas, diminuindo-as de 43 %, o que é de pasmal.

O seu minusculo corpo administrador, composto de 103 funcionarios, incluido nelle desde o director até o guarda do deposito, ficou reduzido a 59 pessoas desde 1.º de dezembro

de 1930, percebendo 42:881\$250 mensaes ou 4.288 dollares. Um chefe qualquer de um «Highway Department» norte-americano ganha 5.000 dollares por mez e o chefe da Highway Federal Commission 8.000.

E' facto edificante o sacrificio do tecnico, e é ridiculo para a administração do Estado mais rico do futuroso Brasil!

Isto tudo devido á falta de organização e á inexistencia do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

«Pelo decreto n. 5.063, de 13 de junho de 1931, nos termos da lei, encontra-se: «Considerando que a situação financeira do Estado exige a mais rigorosa compressão de despesas, decreta:

● Art. 1.º — Fica extinta a Directoria de Estrada de Rodagem, da secretaria de Viação e Obras Publicas;

Art. 2.º) — A actual Inspectoria de Estrada de Ferro e Navegação passa a denominar-se «Directoria de Viação», e terá a seu cargo, além das attribuições actuaes, «Os serviços Rodoviarios do Estado», continuando o pessoal a servir com os mesmos vencimentos».

Tal é o decreto extemporaneo que appareceu nos annes das nossas administrações, retrogredindo as normas administrativas sempre progressistas do nosso Estado. Ante o clamor geral dos meios technicos e interessados neste problema vital para a economia publica, que é o de transporte e communicações, a Administração publica nos adoptou e esperançou com os decretos 5.069 e 5.072. O primeiro regulariza as relações entre as communicações telegraphicas publicas e os interesses da Companhia Paulista; e o segundo dispõe sobre a distribuição de serviços ás Directorias de Viação e de Obras Publicas, em consequencia da extincção da Directoria de Estrada de Rodagem da Secretaria da Viação.

Demonstrada a pessima resolução que foi tomada e os maus resultados produzidos pela extincção da Directoria das Estradas de Rodagem, foi necessario que, a 16 de junho de 1931, na pasta da Viação, fosse assignado um decreto que determina a conservação da estrada de rodagem, que liga Itajubá a Campos do Jordão, e provavelmente, outros de-

cretos irão, pouco a pouco, sendo necessarios devido á extincção da Directoria das Estradas de Rodagem e á inexistencia do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

A Administração do Estado, obsecada pela idéa de economia, ainda com prejuizo dos serviços publicos, não tem razão quando faz uma pseudo-economia ao lado de prejuizos incalculaveis da riqueza nacional. O orçamento do exercicio financeiro de 1930, fixado pela lei 2.343, de 31 de dezembro de 1929, art. 8.º, paragrapho 4.º, autoriza as Estradas de Rodagem a gastarem 12.511:200\$000. Até 10 de dezembro de 1930 foram gastos 15.077:294\$090, não obstante a parada de obras e as economias, patrioticamente realizadas pelo governo provisorio. Ora, o decreto n.º 4.860, de 28 de janeiro de 1931, que fixa as despesas do Estado de S. Paulo, para o exercicio de 1931, no seu art. 6, paragrapho 4.º, dota o serviço de Estradas de Rodagem com 8.630:000\$000, verificando-se uma differença para menos entre os 2 orçamentos, de 3.881:200\$000, que corresponde a 32 % de reduções; e sabemos ainda que o orçamento semestral actual será recalcado em algumas das suas verbas, de accôrdo com as propostas e as intenções da Secretaria da Viação. Seria um descalabro evitavel se houvesse autonomia na administração rodoviaria, com a criação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM. Não se justifica a sua extincção com as despesas exaggeradas, desfalques, desvios de verbas para fins eleitoraes e politicos, das administrações passadas, pois estes são males oriundos do desorientado regime republicano, em que nos debatiamos, e o seu desaparecimento não foi devido ao elemento funcionario e tecnico; não consulta igualmente os interesses superiores da economia publica, pois desorganiza todos os centros de producção, paralyndo a circulação da riqueza.

Na economia privada, todo homem sacrifica os seus ultimos recursos para pagar o bom medico, afim de salvar o systema circulatorio de um doente querido e necessario. A Administração Publica deveria fazer o mesmo para poupar o seu corpo tecnico, que preside á circulação do seu rico sangue, cujos globulos vermelhos são as Estradas de Ferro e os globulos brancos, as Estradas de Rodagem. Principalmente,



quando se sabe que esse corpo tecnico recebeu em 17 de abril de 1931, o officio seguinte do engenheiro Arthur Maciel Junior:

«Devendo deixar esta Directoria para uma outra comissão, apresento a todos cordiaes despedidas, e agradeço os bons serviços prestados durante o periodo que dirigi a D. E. R. Tendo tomado posse do cargo em um momento anormal da vida nacional, desejo aqui deixar consignado que encontrei, e assim deixo, a D. E. R., *em perfeita ordem* e todos os funcionarios *com seus deveres devidamente cumpridos*».

Depois da leitura desse documento, é de lastimar-se que não tenhamos ainda um DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, cuja utilidade e importancia é pueril encarecer.

## II

### **Utilidade e importancia das Estradas de Rodagens**

Ideia vencedora nos Congressos e Administrações: Criação do Departamento Autonomo. Adopção dessa ideia por diversas nações.

«Na actualidade, admitte-se como certo, que o desenvolvimento e systema adequado de Estradas de Rodagem é essencial para o bem estar geral de qualquer paiz, e, muito especialmente, para o melhoramento das condições economicas e sociaes da população. Se não existir um systema dessa natureza, o progresso de um paiz se difficultará sobremaneira e seus recursos naturaes não poderão ser explorados como se deve.»

Assim se manifestam, em uma Memoria sobre a construcção de caminhos e estradas de rodagem em paizes novos, o sr. M. Robert Bruce, engenheiro-chefe da Perthe Inverness Road, e outros engenheiros britannicos, em nome da Delegação Inglesa.

Sobre o mesmo assumpto, a delegação norte-americana, pela voz de F. R. White e C. M. Babcock, duas das maiores autoridades rodoviarias do mundo, realçando a utilidade da estrada de rodagem e do automovel, faz as seguintes considerações:

«Os automoveis e os auto-caminhões têm sido aperfeiçoados de tal maneira, que podem transitar sobre qualquer classe de caminhos, e até nos lugares em que estes não existem. Como resultado disso, os vehiculos auto-motores vieram substituir quasi por completo os cavallos e privaram as estradas de rodagem de uma grande quantidade de carga, que estas conduziam antes a lugares situados a curta distancia. Quasi todas as familias que vivem nas cidades e nos campos têm seus automoveis. Os productos agricolas se transportam, geralmente, em auto-caminhões; os cereaes e outros productos volumosos são carregados em auto-caminhões, das fazendas ás estações mais proximas de estrada de ferro, e, finalmente, o gado, os fructos e hortaliças, assim como os productos de leiteria e gallinaceos se transportam, em muitas occasiões, a grandes distancias, sobre auto-caminhões, desde a fazenda até os mercados centraes ou lugares de concentração.

Os commerciantes das cidades e das povoações sem estradas de ferro, se acostumaram a depender dos auto-caminhões, como meio de transporte para suas mercadorias e para effectuar a entrega dos seus artigos. Criam-se numerosas industrias que dependem, em absoluto, dos caminhões auto-motores, para o transporte de suas materias primas, ou para a entrega de seus productos. Actualmente, tem-se transportado, a grandes distancias, madeiras, postes e dormentes sobre esses vehiculos».

Nada teremos a acrescentar sobre a utilidade de uma rêde rodoviaria, depois das considerações feitas por autoridades incontestaveis, como o são as acima citadas.

Não nos furtamos, porém, a realçar a importancia e os beneficios derivados das boas estradas de ferro, transcrevendo o trecho de uma Memoria ainda apresentada sobre o mesmo assumpto, pelo engenheiro rodoviario F. J. de Sola, chefe da 5.<sup>a</sup> divisão da «Nueva Carretera Central», de Cuba:

«Nenhum outro factor desenvolve um paiz como os bons caminhos. A propriedade augmenta de valor, immediatamente. O trafico, intercambios commerciaes, agricolas e industriaes se estabelecem rapidamente. Em todas as partes brotam novas industriaes e grandes extensões de terrenos, até então selvagens e improductivos, se convertem em centros de actividades agricolas. As correntes de turismo que tanto buscam attrahir todos os paizes, como uma fonte de progresso e prosperidade, recebem o melhor estimulo dos bons caminhos.

Por meio das estradas de rodagem realiza-se o melhor entendimento entre paizes visinhos, bem como entre as regiões afastadas de uma mesma nação. As boas estradas de rodagem deixaram de ser encargos economicos para os paizes. As instituições bancarias, uma vez dadas as garantias adequadas, estão sempre na melhor disposição para financiar os bons projectos de estradas de rodagem.

Estas devem, pois, considerar-se e classificar-se como invenções de primeira qualidade para o Estado, não somente porque beneficiam o paiz consideravelmente, abrindo novas vias de comunicação, e, com isto, facilitando e estimulando o desenvolvimento commercial, industrial e agricola, senão tambem porque taes invenções beneficiam grandemente o mesmo Estado, por meio da aquisição de novas e abundantes fontes de riqueza, á medida que faz desenvolver novas regiões e que a corrente de turismo toma novo aspecto permanente».

As tres autorizadas citações anteriores, approvadas no VI Congresso Internacional de Estradas de Rodagem, reunido em Washington, evidenciam de maneira brilhante a utilidade desse meio de transporte e comunicação, que nossa administração estadual, por uma idéa errada de economia, fez regredir, como serviços organizados que eram, para a valla common de uma incolor Directoria de Obras e Viação.

Ora, a nullidade e a importancia das Estradas de Rodagem, levaram as administrações a construil-as debaixo da supervisão do Estado e a regular, tanto o seu estado, como a sua construcção, conservação e trafego, por leis baseadas nas necessidades de intercambio de comunicações e transportes, de accordo: a) — com as condições do meio ambiente; b) — com

os recursos financeiros; c) — e, principalmente, com a índole e mentalidade do povo.

Foram experimentados os methodos de construcção: 1.º) — a administração directa pelo Estado; 2.º) — a administração por tarefas empreitadas contratadas; 3.º) — o systema de concessões e monopolios; 4.º) — o systema de administração contratado; 5.º) — o systema de construcções pelas corporações militares para fins estrategicos ou publicos; 6.º) — o systema de auxilio mutuo ou dos mutirões; 7.º) — o systema de cooperativas populares ou de classes; 8.º) — o systema municipal de contribuições esforçadas entre os usufructarios directos; 9.º — o systema de trabalho forçado, pelo regime de aproveitamento de presidiarios e outros.

Todos estes systemas acima, e outros variantes, fracassaram devido á difficuldade da coordenação dos interesses, pois o «pivot» do problema, *é justamente achar até que ponto o Estado deve intervir, fornecendo recursos financeiros ou regulando os interesses entre os beneficiados e os prejudicados.*

No estabelecimento de um systema rodoviario não ha homogeneidade de interesses entre os beneficiados pelas estradas de rodagem e os encarregados de sua construcção, conservação e administração; disto resulta uma grande difficuldade de organizar seu aparelhamento para superintender um serviço de tamanha fluidez economica e de tamanha heterogeneidade de interesses. Accresce que elle espalha por uma extensão territorial de condições topographicas as mais variadas, cuja incidencia de impostos é difficil de determinar, sendo o valor das taxas a serem pagas, difficil de precisar; tudo isto, em razão dos elementos os mais diversos e descontraçados, que entram nos termos da equação.

Foi assim que, nos Estados Unidos, depois de experimentarem os mais originaes e variados systemas, em uma convenção, reunida em Washington, sob os auspicios do governo federal, estabeleceram o principio de *autonomia absoluta de suas organizações rodoviaras, sob a super-visão dos governos.* As delegações americanas em todos os Congressos Internacionais de Estradas de Rodagem defenderam o principio de autonomia, aliás sempre approved e acceto pela maioria das nações presentes. Na pratica, esse principio está hoje estabele-

cido na maioria dos Estados americanos, com os seus Highways Departments e no governo Federal com o Bureau of Public Road. Essa autonomia é não só financeira como administrativa, e, por meio de uma legislação adequada, os governos della providos deram também personalidades jurídica a estes departamentos que superintendem e concatenam todos os interesses privados com os interesses publicos. Essa idéa foi vencedora, não só nos Congressos, como também em muitas administrações de nações que a adoptaram, entre outras: Portugal, com seu Departamento Autonomo de Caminhos de Comercio e Communicações; a Prussia, com seu «Preus Ministerium von Landweg»; a Hespanha, que pelo seu real decreto-lei, criou o «Patronato de lo Circuito de Firmes Especiles», para «a administração de fundos que se possuissem e para a organização e transmissão de todos os expedientes que a execução de melhoramentos e super-estructura exigissem».

Na França, ha uma comissão que procura coordenar os interesses do governo com os «usufrutuarios» das estradas de rodagem, tomando por base o methodo americano de autonomia financeira, administrativa e jurídica; o Estado livre de Irlanda, fez a sua Road Saorstat Eiream (Patronato Central de Estradas de Rodagem Irlandezas) que «distribuem as subvenções para os melhoramentos de estradas de rodagem aos organismos locais, e procuram obter resultados adequados ao dinheiro invertido»; a Italia tem a sua «Azienda Autonoma Statale della Strada», criada pela lei n. 1.094, em 17 de maio de 1928», «para favorecer as Estradas de primeira classe, que desde então foram chamadas Estradas de Rodagem Nacionaes».

No longinquo Sião, de accordo com a lei organica de estradas de ferro e de rodagem, promulgada no anno 2464 da éra Budhista, as Estradas de Rodagem assumiram um caracter independente na administração publica, caracter que, infelizmente, na nossa administração desapareceu, em nome de mal compreendida economia.

A Argentina, desejosa de que o 8.º Congresso Internacional de Estradas de Rodagem se realize em Buenos Aires, se ainda não fez, pretende tornar autonomo o seu «Departamento de Caminos e Carreteras», e os interessados nesse problema estão, actualmente, empregando esforços herculeos para conse-

guir esse desideratum, afim de poder realizar o seu magnifico programma, distribuido em cinco annos de melhoramentos, prevendo até a construcção de pistas de concreto, através do seu riquissimo territorio.

Mas, antes de propôr á nossa Administração Estadual, e a todos os interessados neste difficultoso problema, principalmente ás Sociedades Commerciaes e Agricolas e sobretudo á minha laboriosa classe de *engenheiros civis, tanto rodoviaros como ferroviarios*, a criação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE S. PAULO, vamos estudar se ha Correlação e Coordenação entre os systems de communicações e de transporte ferroviarios e rodoviaros.

### III

## **Correlação e coordenação entre os systems de communicações e transportes ferroviarios e rodoviaros**

Na segunda secção — Trafego e administração — discutiu-se como quinto thema: «Transporte Rodoviario, sua Correlação e Coordenação com outros methods de transporte», e, pela voz do relator principal Henry R. Trumbower, professor de Economia da Universidade de Wisconsin e Economista da «United States Bureau of Public Roads», o Congresso adoptou as seguintes conclusões, preconizadas pelo sr. D. G. Fenelon, em seu interessante estudo lido diante da Assembléa Britannica de Glasgow, — considerando que entre os varios methods para a coordenação entre a Estrada de Ferro e as de Rodagem, um dos tres planos seguintes é usualmente seguido:

1.º) — A cooperação voluntaria das Companhias de Estrada de Ferro, de um lado, e das Companhias exploradoras de carreiras de auto-omnibus de outro; 2.º) a inauguração de serviços de Estrada de Rodagem pela Companhia de Estrada de Ferro, ou seja directamente, ou bem obtendo o controle financeiro dos transportes de Estrada de Rodagem; 3.º) — a coordenação por meios «quasi legaes», por decreto ou regulamentação», que obriguem as differentes Companhias de trans-

portes a entrarem em accordo, para criar systemas de exploração cooperativa, sendo que, em caso de não poderem chegar a celebrar taes accordos, o estabelecimento de uma coordenação obrigatoria da parte das autoridades governamentais é preconizado.

Ora, do dia 5 ao dia 15 de maio de 1930, antes de reunir-se o de Washington, fel-o, em Madrid, o Congresso Internacional de Estradas de Ferro, e sob o titulo «Concorrença dos transportes de automoveis», chegou-se á conclusão de que as administrações ferroviarias deviam pedir aos governos leis para a defesa de seu patrimonio.

O Congresso de Washington, de Estradas de Rodagem, na conclusão n. 16, emite voto de que «doravante a questão da coordenação e da harmonização entre os diversos modos de transporte por Estradas de Rodagem, por trilhos, por agua e no ar, seja estudada pelos diversos Congressos Internacionais, chamados para della se occupar, ficando nelles obrigatorio o estudo de relatorios preparados em commum pelas commissões mixtas compostas de representantes qualificados nos diversos modos de transporte».

Eis em que pé se acha, no meio dos Congressos de elementos autorizados, esta delicada questão: «As Estradas de Rodagem e de Ferro são, agora, capazes de prestar serviços, em se completando de accordo com as necessidades de trafego de uma área dada. *A cooperação entre as Estradas de Ferro e de Rodagem é uma das grandes necessidades da época*: e, comtudo, é muito mais facil pedir uma solução para o problema de coordenação de Estradas de Ferro e de Rodagem, do que apresentar uma». Assim termina o illustre engenheiro Trumbower, nas Conclusões sobre a relação e coordenação da Estrada de Rodagem e outros methodos de transportes.

Pierre Laval, no discurso-programma, governamental, na entrada do actual periodo legislativo da Camara dos deputados de França, disse: «Severidade nas despesas, rigor no controle financeiro, suppressão de trafegos inuteis e insufficientes, melhor remanejamento de nossas receitas pela revisão de certas tarifas, substituição, de accordo com os casos, da automotriz, pela locomotiva, *combinação das Estradas de Rodagem e do trilho*, estes são os meios entre outros, a propor».

Como vemos, os governos, pelos seus chefes, começam a se prepararem para a solução da correlação entre os dois grandes systemas de transportes. Também nos Congressos legislativos, surgem opiniões sobre esse magno problema. Tal aconteceu na Camara dos Communs da Inglaterra, onde o deputado conservador Macquisten, propoz «para fazer economia, levantar os trilhos por toda a parte e transformar as vias em estradas especiaes, para transporte em automoveis, estradas construidas com uma superficie de concreto armado».

As grandes corporações de interesse geral, estão, por toda parte, impressionadas com este angustioso problema. A Confederação Geral de Produção de França, encarando a deficitaria situação financeira das estradas de ferro francezas, no «Le Temps», de 5 de maio de 1931, sobre o titulo: «Que faut-il faire?», preconiza: «Antes de tudo, deve-se assentar uma politica geral e uma politica commercial de transporte, orgam essencial da vida economica do paiz: «De modo geral: Organizar uma coordenação entre a estrada de ferro, o automovel, as vias de navegação e aereas, e uma ligação entre os diversos modos de transporte.

As companhias devem, como têm expressa a intenção, acelerar a modernização da technica de suas explorações, *utilizando largamente o automovel sobre a estrada de rodagem* e sobre trilhos, e os auto-motrizes sobre trilhos, e desenvolvendo a electrificação por toda a parte, onde ella encontre economia».

Infelizmente, no nosso meio governamental e technico, não compreenderam a magnitude do problema, que é apresentado ás elites governamentaes e technicas, para ser solucionado. A nossa administração estadual deu ao assumpto uma solução simplista, extinguindo a Directoria de Estrada de Rodagem, e os nossos technicos, pela voz de alguns engenheiros ferroviarios, clamam por providencias afim de eliminar qualquer meio de transporte, que faça concorrência ao nosso precario systema ferroviario, que tem por finalidade dar juros aos felizardos accionistas, em vez de prestar serviços ao publico e á riqueza nacional.

Vejamos a opinião de algumas grandes autoridades sobre esse difficil problema. Na Memoria do sr. Alfred J. Brasseur, vice-presidente da Camara de Commercio dos Estados Unidos



da America do Norte, e presidente da Mack Trucks C.<sup>o</sup> (T. N. C.), diz: «Nos Estados Unidos mais de 70 linhas ferroviarias estão usando 5.681 auto-caminhões para os seus serviços de entregas de cargas nas estações das linhas e dos ramaes de pouca extensão e para o serviço regular de carga a pouca distancia. Muitas estradas de ferro acharam economico empregar o auto-caminhão para os movimentos de carga dos ramaes e para os transportes de embarques de menos de um carro completo.»

«Em uma informação sobre «O Transporte Auto-motor e as Estradas de Ferro», preparado por uma junta da Associação de Banqueiros dos Estados Unidos, encontram-se alguns exemplos eloquentes da economia consideravel que obtiveram as linhas ferroviarias com o auto-caminhão. Considerando constructivo e sério esse postulado, as companhias ferroviarias podem alcançar valiosos resultados: em primeiro lugar, com uma *economia real*, no custo de operação e em segundo lugar, com *um serviço superior que podem offerecer ao usufructuario deste serviço*.

Não existe razão alguma que impeça que as estradas de ferro usem as estradas de rodagem, da mesma forma que as usam os interessados independentes».

O sr. A. J. Javes, conselheiro geral auxiliar da Estrada de Ferro Great Northern, falando em Buffalo, em 1.<sup>o</sup> de julho de 1929, disse o seguinte: «Estes dois meios de transportes (ferroviarios e auto-omnibus), são differentes. O serviço que offerecem ao publico não é o mesmo.

O simples facto de que o estabelecimento de uma linha de auto-omnibus occasiona uma pequena perda nos negocios de uma companhia ferroviaria, não deveria constituir, para as autoridades correspondentes, uma razão para negar pedido de autorização respectiva que, sendo em outras circumstancias, conceder-se-ia sem difficuldades. O factor mais importante que as administrações dos serviços publicos devem ter em conta é o pedido e o desejo do publico de dispor de transportes rodoviarios, e não ha a temer um effeito remoto, desvantajoso, que tal linha nova possa acarretar á estrada de ferro».

Assim fala um administrador de estrada de ferro americana!!!... e, no entanto, ha engenheiros brasileiros que acon-

selham o progressista governo de S. Paulo, a extinguir a Directoria de Estrada de Rodagem!!..

O Sr. Raphael Budd, Presidente da Great Northern Railway Co., e Presidente da Northland Transportation Co., em sua memoria (Transporte como supplemento do transporte ferroviario), depois de diversas considerações chega ás seguintes conclusões, que são razoavelmente sensatas, pelo que diz respeito ao effeito dos auto-omnibus sobre o trafego de passageiros de Estrada de Ferro: a) — a concurrencia destes auto-omnibus tem sido de consequencias infimas, si se a compara com o enorme transporte de passageiros dos trens locais e dos automoveis de propriedade particular; b) — o uso intelligente de auto-omnibus de transporte colectivo, ou seja que as Estradas de Ferro se constituam em proprietarios parciaes ou completos deste serviço, ou bem por intermedio da cooperação das linhas ferroviarias, com as linhas de auto-omnibus de transporte colectivo de propriedade particular».

Considerando que um auto-omnibus pôde funcionar em fórma muito mais economica que um trem de passageiros, é possivel uma economia real e tangivel, tanto para o publico, como para a Companhia Ferroviaria, com o uso do auto-omnibus, como unidade menor e mais economica sobre as Estradas de Rodagem, em todos aquelles casos em que se pôde fazer, ás vezes, da unidade muito maior e mais custosa sobre a via ferrea, preconiza:

1.º) — Eliminação dos trens de passageiros, que não contam com um numero sufficiente de viajantes, isto é, que justifique a sua exploração; 2.º) — Nos casos em que seja adequada a capacidade dos vehiculos de tracção mecnica, seja gazolina ou a electricidade, taes vehiculos devem substituir sobre a mesma linha ferrea, aquelles serviços que prestam os trens a vapor, que não podem ser eliminados; 3.º) — Substituição dos trens ferroviarios de passageiros, que não produzem utilidades, seja funcionando a vapor, a gazolina ou a electricidade, por auto-omnibus em Estrada de Rodagem».

Meus caros collegas ferroviarios, ahi têm uma opinião de um ferroviario e dos melhores.

No quinto Congresso Internacional de Estrada de Rodagem, reunido em Roma, em 1928, foi approvada a resolução

seguinte: «que se procure em todos os paizes assegurar a collaboração do automovel e da Estrada de Ferro, em beneficio do publico, isto é, de maneira que cada meio de transporte se desenvolva, enquanto seja possivel, d amaneira mais economica». Esta deveria ser a norma a adoptar-se, quando o governo extinguiu a Directoria da Estrada de Rodagem, em vez de crear o Departamento Autonomo de Estrada de Rodagem.

No Brasil, este grave problema, apresentou-se ás nossas administrações em meados de 1929, com a grande debacle do nosso principal producto, o Café; e aggravado com as consequencias da crise mundial e o descalabro republicand administrativo, em que nos debatemos. A Estrada de Ferro Central do Brasil procura solucionar seu problema de ramaes mortos e linhas suburbanas, com auto-motrizes — esperança fagueira do meio technico ferroviario. Em S. Paulo, de accordo com o Dr. Arthur Maciel, o movimento de vehiculos de toda a sorte e em toda a rêde estadual, em 1928, foi de 750.000 vehiculos motores de passageiros e cerca de 600.000 de carga, mais carca de 200.000 de tracção animal. O accrescimo, cada anno, tem sido maior, apesar da excellente rêde de Estrada de Ferro que o Estado possui. As Estradas de Rodagem se tornaram altamente frequentadas para o transporte de passageiros e cargas e, como é notorio, cada vez mais a preferencia por esse meio de transporte se vae accentuando.

Testemunho disso dá a rapidez com que o movimento cresceu, pois passou de 1925 a 1928 a ser maior de 4 vezes para os vehiculos de carga e de 10 vezes, para os vehiculos de passageiros. Já não é mysterio tambem a concurrencia que, á semelhança da Europa e Norte-America, se tem estabelecido entre as Estradas de Rodagem e as de Ferro, muitas vezes, com vantagens para aquellas».

Deste trecho vemos que o problema existe no nosso Estado, e que está exigindo do Governo Estadual, das Administrações das Estradas de Ferro e dos engenheiros rodoviaros interessados na criação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, uma solução qualquer, parcial ou total. O meu eminente mestre e distincto collega Dr. Gaspar Ricardo Junior, na sua profunda comprehensão dos problemas ferroviarios, inaugurou o serviço de

transportes e entregas a domicilio, por meio de auto-caminhões, entre S. Paulo e Sorocaba, aproveitando a Estrada de Rodagem S. Paulo-Paraná.

Honra, pois, á technica paulista que salientou a necessidade da solução da correlação e coordenação das Estradas de Rodagem e de Ferro. O brilhante corpo tecnico da Companhia Paulista, na sua larga visão da importancia do desenvolvimento da rêde rodoviaria do nosso Estado, tem proposto e projectado diversas Estradas de Rodagem, não só nas pontas de seus trilhos, como para facilitar ao acesso ás suas estações. Continuando a sua politica de auxilios ao estabelecimento das novas Estradas de Rodagem, na «Folha da Manhã» de 26 de Junho de 1931, um dos seus directores, Dr. Antonio de Padua Salles, annunciando a abertura de uma Estrada de Ferro aos centros productores do Estado de Goyaz, realça que «não se trata de prolongar os trilhos da Companhia Paulista, levando-os através do territorio goyano, o que seria, no momento, verdadeira quixotada economica. Um kilometro de trilhos custa hoje algumas centenas de contos e não me consta que a produção goyana seja tão vultuosa que compense o sacrificio.

O que a Paulista vem fazendo é auxiliar a abertura de uma Estrada de Rodagem, na outra margem do Rio Grande, facilitando, assim, a colonização dos productos goyanos, destinados a exportação para o Estado de S. Paulo.

O problema ahí está; ha correlação e coordenação entre os systemas de communicacões de transportes, porém, antes de estudar as suggestões sobre a organização do «DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM», vamos vêr as «soluções praticas preconisadas e adoptadas em alguns paizes».

## **Medidas praticas preconizadas ou adoptadas em alguns paizes, para soluçào do problema dos transportes**

A Suissa, o Sião, a Tchecoslovaquia, a Allemanha, a França, manifestaram-se, pela opinião de sua elite technica, no Congresso de Washington, sobre a correlaçào e a coordenaçào dos dois grandes systemas de transportes rodoviaros e ferroviarios e apresentaram soluçõeõs locaes de influencia regional, sem fornecer uma soluçào definitiva do caso geral. Notavel foi a conclusào da Delegaçào Inglesa, na Memoria apresentada por sir mr. James Milne, general Manager da Great Western Railway Company e outros.

«Em conclusào, resulta que os serviçõeõs de transporte de Estradas de Rodagem, assim como Estradas de Ferro, sãõ, em parte, complementares e devem ser considerados independentemente um do outro. As consideraçõeõs que governam uns nãõ sãõ identicas às que governam os outros. Nãõ se deve tentar subordinar uns aos outros e a unica cousa que se necessita é que sejam collocados em iguaes circumstancias, na exploraçào de seus negocios.

Actualmente existem excessos de regulamentos que obstruem e menoscabam as administraçõeõs das Estradas de Ferro. Desgraçadamente se observa uma tendencia semelhante, para adoptar este excesso de regulamentos aos transportes de Estrada de Rodagem. Em vez disso, a politica deveria ser a de desembaraçar as Estradas de Ferro de grande numero de restricçõeõs, que actualmente as impedem de se collocarem em posiçào adequada, de modo que ellas correspondam como agentes economicos livres, emquanto se colloque ambos os serviçõeõs sobre o mesmo nivel e se lhes permita liberdade para tratarem seus assumptos de accordo com seus interesses, nascidos de consideraçõeõs economicas e commerciaes. Deste modo terãõ oportunidade para correlacionar e coordenar os serviçõeõs com bom exito, offerecendo ao publico os serviçõeõs que elle necessita por um custo minimo e com o maximo de facilidade».

Eis as conclusões de uma delegação que opina pela liberdade de accordo entre os dois meios de transporte: rodoviario e ferroviario, tendendo para a absoluta liberdade de acção de cada systema.

A Italia, de accordo com seu systema de politica fascista, deu soluções radicaes a todos os problemas sociaes ou technicos que se apresentaram. Assim, o memorial da delegação italiana, apresentado pelos engenheiros Felice Fiore, chefe da «Ferrovía dello Stato», em Roma, Filippo Mandonini, chefe do escriptorio technico da Azienda Autonoma Statale della Strada», em Milão, e Ferrucio Vezzani, inspector principal do «Ispettorato Generale delle Ferrovie e Tramvie de Automobili», em Roma, conta-nos a solução fascista e italiana».

«Em principio as Estradas de Ferro italianas procuraram lutar contra o automovel, concedendo facilidades especiaes nas tarifas ás grandes empresas industriaes (como por exemplo para a associação industrial de lã), ou ás grandes companhias de transportes, nas estradas que estavam mais expostas á concorrência, assim como adoptando medidas para simplificar as entregas de mercadorias. Mas, devido ao crescimento continuo das empresas de transportes, grandes e pequenas, e a pouca conveniencia de estender e intensificar tarifas de concorrência, chegou-se á determinação, na Italia, tambem, de estabelecer a collaboração para proteger os interesses communs e os do publico em geral.

Em vista disto, a 13 de maio de 1929, expediu-se o decreto real numero 836, em virtude do qual se autoriza a administração da Estrada de Ferro do Estado a tomar parte em companhias que se constituam na forma de «limited liability companies inc.», sociedades cujos socios têm limitada sua responsabilidade individual ao valor das suas acções, e que têm por fim o desenvolvimento dos transportes ferroviarios.

Na impossibilidade de chegar a um accordo directo com as numerosas companhias, que tinham em serviço linhas de transporte auto-motor, decidiu-se agrupal-as sob a direcção dos grandes bancos dos quaes, mais ou menos, todas dependem para seus assumptos financeiros.

Em virtude disto, resolveu-se constituir uma destas «limited liability companies inc», entre as Estradas de Ferro do

Estado e os quatro principaes bancos italianos, sob o nome de Instituto Nacional de Transportes. O objecto desta companhia é desenvolver todo o commercio de trafego, em collaboração com as Estradas de Ferro do Estado, por meio de innovações opportunas, melhores facilidades e manejo de serviços accessorios, particularmente as agencias urbanas, para obtenção e transporte das mercadorias ao proprio lugar de destino.

O capital da companhia está distribuido em acções da classe A, com direitos preferenciaes ao dividendo até 6 %, subdivididas em partes iguaes entre a Estrada de Ferro e os bancos, assim como em outras acções de serie B, a maioria das quaes permittiram ás Estradas de Ferro controlar, no total de tres quartas partes, os votos da Assembléa Executiva.

O Instituto Nacional de Transportes se encarrega, com respeito ao publico, do seguinte: 1.º) — transporte de grandes lotes de mercadorias, por Estrada de Ferro, com redução especial nas tarifas, para quantidades determinadas; 2.º) — do transporte combinado em automoveis e Estradas de Ferro, de grandes quantidades de mercadorias, desde as fabricas onde se produzem até os depositos ou até os consumidores sem transbordo; 3.º) — do transporte, por expresso, de mercadorias recebidas em casa do consignante e levadas á casa do consignatario regulando a connexão com a chegada e sahida dos trens; 4.º — do transporte de mercadorias mixtas.

A vantagem mais importante que se espera deste systema de coordenação é a de poder applicar o paragrapho 2, isto é, a da combinação do transporte do auto-motor com o ferroviario, para levar mercadorias de um lugar a outro, sem transbordo».

Eis, caros collegas ferroviarios, uma solução que realça a boa vontade de servir o publico e a riqueza nacional, com a cooperação entre os governos de Estado, as emprezas ferroviarias e os interesses dos Bancos, isto é, uma solução puramente ferroviaria, a primeira solução pratica do magnó problema.

A solução eclectica parece será, em futuro proximo, a solução ideal que preconizamos, como a triumphadora no problema da correlação e coordenação dos transportes rodoviaros

e ferroviarios. O jornal «La Chronique des Transports», traz, em um de seus numeros recentes, uma descripção sobre o methodo de solução e coordenação entre o transporte sobre trilhos e Estradas de Rodagem, encarando somente o elemento vagão, adoptando a forma de Container, que preconiza um quadro movel, podendo circular, indifferentemente, tanto sobre trilhos, como sobre as pistas das Estradas de Rodagem. Julga-se que este é o melhor meio de fazer collaborar os dois meios de transporte, pelo facto de se poder applicar a forma inversa «Circulação dos vagões das Estradas de Ferro sobre as Estradas de Rodagem».

O numero de outubro de «Chemins de Fer et Tramways», publica um estudo interessante sobre as vantagens e possibilidades deste novo dispositivo que preoccupa a`atención dos meios technicos.

O boletim numero 72, do Congresso de Estradas de Rodagem, donde tiramos estas informações, diz que a London Midland and Scottish Railway, da Inglaterra, ensaiou sobre suas linhas um vehiculo apresentando as características inversas, isto é, para circular normalmente sobre as Estradas de Rodagem e accessoriamente sobre as vias ferreas.

«Os dois systemas procedem, vê-se bem, de concepções oppostas para chegarem ao mesmo resultado, que o é o de realizar uma união, cada vez mais intima, entre os trilhos e as Estradas de Rodagem. As difficuldades encontradas no estabelecimento de accordos industriaes, tornando-se cada vez mais numerosas; os encargos financeiros de primeiro estabelecimento, e as obrigações cada vez mais consideraveis e mesmo prohibitivas, e o pequeno rendimento de certas estações affectas aos serviços de mercadorias, levando-se a encarar a sua suppressão, fez-se necessario pôr á disposição das empresas ferroviarias um material permittindo os transportes de vagões carregados sobre as Estradas de Rodagem, para suas estações (destinatária ou expedidora).

O emprego de taes vehiculos, que realiza a colaboração do trilho e da Estrada de Rodagem, procurado desde muitos annos, permite ás rêdes ferroviarias assegurar á clientela das usinas e dos enterpostós difficeis de entrarem em accordo, de fechar as estações de fraco trafego, de melhorar a rotação



dos vagões e, de maneira geral, de realizar a velocidade máxima e sensíveis economias no transporte das mercadorias, suprimindo as esperas, os carregamentos e descarregamentos nas estações com seus riscos, acelerando as expedições e trazendo aos expedidores, exactamente como um accordo particular, as vantagens dos vagões com carregamento da origem. As vantagens são ainda apreciáveis, quando os accordos procurados são actualmente objecto de ensaio de numerosas administrações

Quanto ao ponto de vista economico, o estudo da questão mostra que quando o preço de transbordo passa 0.50 francos a tonelada, o transporte por vagão sobre Estrada de Rodagem é o modo mais barato. O raio de acção é tanto maior quanto o preço de transbordo é mais elevado, podendo attingir frequentemente a uma vintena de kilometros.»

«Uma sociedade privada acaba de ultimar o material correspondente a essas novas concepções que, respeitando as novas prescrições do código de Estrada de Rodagem de França, são actualmente objecto de ensaio de numerosas administrações de Estrada de Ferro.

Uma primeira serie de typos foi estudada para o transporte de vagões em via normal e em via metrica, de um peso total de 16 toneladas em carga. Uma 2.<sup>a</sup> serie va e sahir logo para o transporte de todos os vagões, compreendendo até o vagão «standard» das grandes rêdes ferroviarias, de 20 toneladas de carga util.»

Ainda ha a considerar o methodo que o engenheiro Julio Forlanini, propoz em 1901, e que consiste em recipientes montados sobre rodas, de tal maneira que podiam rodar tanto sobre os carros-plataformas quanto sobre as Estradas de Rodagem. Isto foi ideado no tempo em que a concorrência entre os 2 systemas de transporte não existia. Recentemente algumas Estradas de Ferro, nos Estados Unidos, adoptaram recipientes semelhantes, que eram postos sobre os carros-plataformas com o auxilio de guindastes. As administrações ferroviarias francezas adoptaram recipientes-caixas (cadres), que pesam uma tonelada, mais ou menos, e que têm capacidade util de tres toneladas. Essas caixas são postas á disposição do remettente, que se encarrega de collocar n'ellas a mercadoria, depois do que as levam, em vehiculos, á estação da Estrada

de Ferro, podendo ser levantadas por meio de guindastes e colocadas nos carros-plataformas das Estradas de Ferro. Chegando ao lugar de destino, repetem-se as mesmas operações para levar-as á casa do consignatario.

Até agora este systema não foi adoptado na Italia, devido ás seguintes difficuldades e complicações: 1.º — as difficuldades que apresentam os recipientes montados sobre rodas, de formar um nivel perfeito entre a plataforma, onde se carregam, e o carro da Estrada de Ferro; 2.º — a necessidade, com respeito aos guindastes, de augmentar o material e de conseguir os wagons debaixo dos ditos guindastes, com uma perda de tempo para carregar e descarregar; 3.º — o alto custo de alugueis dos recipientes e as difficuldades, por parte das Estradas de Ferro, de vigiar o seu aproveitamento e conservação em bom estado; 4.º — o augmento do peso morto que se tem de transportar; 5.º — o aproveitamento desvantajoso dos wagons ferroviarios que, na Italia (ao contrario do que succede, por exemplo, na Inglaterra), têm uma alta capacidade de transporte (18 a 20 toneladas) em comparação aos wagons plataformas de 2 eixos; 6.º — as complicações nos systemas de encargos, no que diz respeito aos impostos, transporte e devolução dos recipientes, volta dos mesmos, vassios, etc.

Eis um systema digno de attenção para o transporte de mercadorias delicadas, que não suportam transbordo, a não ser com cuidados especiaes, taes as fructas, legumes, peixes, cereaes a granel, etc., ou mercadorias cujas condições hygienicas e a necessidade de temperatura determinada e constante, assim o exigem. As Companhias Armour e Continental adoptam este systema no transporte da carne-verde para os açougues e tendas da cidade de S. Paulo.

A Companhia Paulista adopta uma variante deste systema para coordenar as duas bitólas — estreita e larga — e solucionar o delicado problema de transbordo nas estações de tiragem, tendo «carroseries» adaptaveis tanto á bitóla de 1m.60 como á de 1m.00, para as suas gondolas de transporte de gado em pé e para os seus wagons frigorificos de carnes resfriadas para exportação e dos wagons-plataformas, para madeiras em tóras.

Como vêm os collegas rodoviaros e as poderosas administrações de Estrada de Ferro de S. Paulo, póde haver e fatalmente ha uma solução para a correlação e coordenação dos methodos de transporte ferroviarios e rodoviaros. Todas essas Estradas de Ferro e os ferroviarios devem ser interessados em pedir ao governo estadual de S. Paulo, a criação do «DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM», sobre as cinzas da extincta Directoria.

Finalizo com as palavras dos engenheiros ferroviarios italianos, que terminam a sua Memoria, apresentada em Washington, em outubro de 1930:

«Tudo que dissemos era que na Italia, as Estradas de Ferro não consideram o automovel como seu inimigo; pelo contrario, consideram-no como um elemento auxiliar muito valioso, que augmenta as vantagens das Estradas de Ferro, em beneficio do publico em geral. Essas vantagens se fazem sentir cada vez mais, á medida que os serviços conseguem coordenar-se melhor, de modo a obter os transportes mais economicos possiveis, e ao mesmo tempo, aproveitamento mais racional dos enormes capitales publicos, que foram e serão invertidos tanto em Estradas de Ferro como em Estradas de Rodagem».

Uma vez provado, como tentamos fazer, que os dois sistemas de communicações e transportes são amigos e se completam, impondo-se uma organização coordenadora, como é o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

## V

### **Suggestões sobre a organização do Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem no Estado de S. Paulo**

Estudando as «Soluções praticas do problema rodoviario, preconizadas e adoptadas em alguns paizes», vimos que o principio de autonomia era a característica principal defendida, aliás pela delegação da Hespanha, que a resumiu na conclusão seguinte:

«Quando as contribuições das corporações officiaes ou privadas e dos usufructuarios das estradas de rodagem sejam importantes, provindo de novos impostos fixos ou transitorios que se imponham, de subvenções ou donativos daqueles, *poderão ser criados organismos dotados de autonomia*, em que figurem representantes dos executores das obras de construção, melhoramento e conservação da rêde de estradas de rodagem, que se lhe confiêm, sob a inspecção e tutela dos poderes publicos».

A delegação norte-americana associou esta conclusão pelo facto de ser materia vencida das suas administrações: a autonomia absoluta dos seus departamentos, por ter o governo adoptado a conclusão vencedora na Associação Americana de Funcionarios Rodoviaros dos Estados, na reunião annual, celebrada a 20 de novembro de 1924, na qual foram proclamados «Principios de Administração e financiamento rodoviario», que, sob a rubrica administração rodoviaria, dizem:

«As grandes sommas invertidas nos trabalhos rodoviaros, o grande treinamento e experiencia que se requer para manejal-as, exigem que se elimine *o proteccionismo politico na administração rodoviaria*. Para o progresso ordenado dos programmas rodoviaros requer-se, indispensavelmente, que os organismos e a politica rodoviaria sejam absolutamente estaveis.»

A autonomia absoluta dos Departamentos de Estradas de Rodagem, como vemos, é uma questão vencida nos Congressos praticos e theoreticos, nas administrações desenvolvidas, como as norte-americanas, nas modestas como as hespanholas, nas reacionarias como as italianas e nas revolucionarias como no Mexico, Chile, Argentina e Portugal.

Antes de entrarmos nas «Suggestões para a organização do Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem», vamos classificar as estradas de rodagem, de accordo com a conclusão 4.<sup>a</sup> do Congresso de Washington:

Para facilitar o financiamento e a administração, e como guia, para determinar a classe e extensão do melhoramento, devem classificar-se todas as estradas de rodagem, até onde sejam transitaveis, de accordo com as características de seu trafego, com respeito á origem, utilidade e importancia. As classificações seguintes são as mais commumente applicaveis:

a) — Estradas de rodagem de uso geral:

1.º) — Estradas de rodagem principaes ou nacionaes.

2.º) — Estradas de rodagem departamentaes, estaduaes ou em regiões de areas geographicas menores, estradas de rodagem districtaes.

b) — Estradas de rodagem locaes:

1.º) — Caminhos locaes, viciinaes ou communaes.

2.º) — Ruas urbanas, incluindo as secções de estradas de rodagem principaes ou secundarias.

c) — Estradas de rodagem especiaes:

O primeiro grupo comprehende as estradas de rodagem de uso geral, isto é, as que recebem o trafego de varios caminhos locaes, o de uma cidade ou municipio, e conduzem uma consideravel proporção de trafego, dentro ou através de mais de uma jurisdição rural.

Toda estrada de rodagem publica deve ser incluída, definitivamente, em sua classe mais apropriada e a responsabilidade della deve se fixar na entidade politica correspondentemente.

Mas, devido a nossa organização administrativa e politica ser semelhante á norte-americana, adóptamos a conclusão 2.ª, da Associação Americana dos Funçionarios Rodoviaros, como classificação geral de Estradas de Rodagem.

«As Estradas de Rodagem para vehiculos auto-motores, em geral, devem classificar-se em cada Estado, em rêsdes de uma importancia uniforme, taes como: estradas de rodagem inter-estaduaes e municipaes. As demais devem classificar-se como caminhos locaes.»

Ora, as inter-estaduaes são, em nossa organização, as estradas de rodagem federaes, cousa inexistente no Estado de S. Paulo, pois, para despesas que redundem em melhoramentos publicos, o nosso Estado não pertence á União. As estaduaes constituirão a rêsde rodoviaria, de administração e financiamento do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADA DE RODAGEM. As municipaes serão, naturalmente, administradas e financiadas pelos municipios, porém, debaixo da super-visão technica e do plano geral do Departamento especializado.

Esse Departamento pôde ter 4 systemas de organização:

a) — com autonomia directa;

b) — com autonomia indirecta;

c) — com autonomia parcial;

d) — com autonomia total.

Os dois primeiros, sem autonomia financeira, fonte administrativa; o 3.º com autonomia financeira restricta, e o ultimo absoluta.

**AUTONOMIA DIRECTA:** — E' a mais commum na maioria das nações, não organisadas de accordo com os methodos modernos, e era o que occurria na administração paulista, com a secção de Inspectoria, depois Directoria de Estradas de Rodagem, infelizmente extincta.

O governo, arrecadando os recursos financeiros e fornecendo os orçamentos, organiza um corpo tecnico com autonomia em assumptos technicos e administrativos, que jamais pôde existir entre nós, pois os interesses governamentais e da baixa politicagem annullam, por completo, essa desejada autonomia. E' uma organização falha e atrasada, sujeita ao capricho das circumstancias financeiras e de uma administração qualquer, como aconteceu recentemente.

**AUTONOMIA INDIRECTA:** — O governo continúa a offerer os orçamentos financeiros, provenientes dos recursos havidos dos beneficiados das estradas de rodagem, sendo a direcção administrativa dada a uma commissão de 3 ou mais membros, renovada parcialmente, tal como succede no Estado de Wisconsin, na America do Norte, onde «a direcção dos trabalhos das estradas de rodagem estaduaes está em mãos de uma commissão de 3 homens, indicados pelo governador, durante o espaço de 6 annos, com a consulta e consentimento do Senado. O tempo de cada membro termina de 2 em 2 annos. Os membros da commissão devem devotar tempo integral aos serviços, e não podem ter outros empregos remunerados. A elles são pagas todas as despesas e têm um salario annual. A commissão é encarregada de todos os assumptos pertencentes á distribuição dos auxilios federaes e estaduaes, para o melhoramento das estradas de rodagem publicas, e lhe é dada autoridade para fazer todos os serviços necessarios, no exercicio de tal super-visão. O trabalho de estradas de rodagem, em Wisconsin é cooperativo entre o Estado e os 71 municipios».

E' um systema que poderia ser applicado em nosso Estado, pois seria de facil organização, e um bello exemplo de

cooperação entre o governo estadual e os 256 municípios. A comissão poderia ter 3 representantes, um do Estado, outro dos municípios, e um terceiro dos funcionarios rodoviaros, que colaborassem no Departamento Autonomo.

**AUTONOMIA PARCIAL:** — E' o systema de autonomia administrativa absoluta, sendo, financeiramente, restricta e limitada. Os recursos economicos são fornecidos e fiscalizados pelos governos, com endosso e responsabilidade desses.

Geralmente, a direcção é outorgada a um membro do governo, coadjuvado por 2 ou mais representantes das classes interessadas no assumpto. O exemplo typico é o «Circuito Nacional de firmes especiales», criado em 8 de fevereiro de 1926, na Hespanha; «a este patronato, que é composto de um presidente (nomeado directamente pelo governo), de representantes do «Real Automovil Clube de España», da «Comisaria Régia de Turismo», da «Camara de Transporte Mecanicos», das Provincias, interessadas no dito circuito, do ministerio da Fazenda, do director e do pessoal technico, que o ministro do Fomento julgou necessario».

A Italia organizou, mais ou menos, nas mesmas bases, e adoptando o criterio fascista de fiscalização, a «outrance», pelo chefe do governo, a «Azienda Autonoma Statale della Strada»; Portugal, o seu Departamento Autonomo de Caminhos, de Commercio e Communicações.

E' de facto, um systema interessante, positivamente, de facil adoptação, pelo motivo de termos a pratica do Instituto de Café, que organizado, originariamente, sobre o principio de Autonomia de classe nos seus negocios, soffreu o vendaval do nosso desengonçado regimem republicano que o deturpou e transformou em machina de supplicio para a classe, em nome do interesse da qual foi creado e que hoje, felizmente, graças á Administração actual, está reintegrado nos seus fins primordiaes e está na mão de quem de direito: os Fazendeiros de Café.

O Governo Paulista poderia crear um Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem, em moldes restrictos, com recursos modestos, mas com Autonomia parcial, tal qual o Instituto de Café, aproveitando a sua experiencia neste angulo da administração publica.

**AUTONOMIA TOTAL:** — E' o systema de Autonomia financeira absoluta e administrativa. Este systema, ao nosso vêr, seria o de maior efficiencia para a nossa rudimentar educação politica, e poderia coordenar e correlacionar todos os methodos de transporte e todos os interesses, tanto do governo estadual como municipaes e os privados.

Seria, antes de tudo, um systema original, que tem a sua base nos novos methodos de administração russa, e já adoptado por diversas nações europeás, centro e sul americanas, e algumas colonias africanas. Primordialmente, elle se assenta no principio das Sociedades Anonymas, tendo como Directoria, os representantes das classes mais interessadas no DEPARTAMENTO AUTONOMO, cujo corpo que superintende, seria constituido pelos technicos rodoviaros, do qual os accionistas são os usufructarios das Estradas de Rodagem. Uma legislação adequada para este Departamento lhe entregaria toda rede rodoviaria, estadual, da qual elle se tornaria proprietario, com obrigação de conservar, policiar, melhorar e construir todo o systema, e além disso, superintender technicamente, e orientar, com os seus conselhos, todos os systemas rodoviaros, municipaes ou districtaes. O Departamento Autonomo terá personalidade juridica, e a elle serão consignados recursos financeiros determinados, e lhe será dada autorização para emittir apolices dos bonus rodoviaros garantidos pelas taxas de Viação e combustiveis. Naturalmente, o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, receberia, desde já, o encargo e responsabilidade dos bonus e apolices já emittidas pelo Estado, para fins rodoviaros. Além das obrigações, teria a seu encargo: 1.º) — Organizar o plano geral rodoviario do Estado; 2.º) — instituir o Gabinete tecnico com campo de ensaios para as experiencias necessarias aos serviços rodoviaros; 3.º) — estudo completo dos materiaes de revestimento e construcção existentes no nosso Estado, por um laboratorio na altura de tão grande missão; 4.º) — a fundação da primeira Escola pratica de constructores de trabalhos, de feitores, de especialistas, hoje tão necessarios e uteis numa rêde rodoviaria; 5.º) — a obrigação de manter nas Escolas Polytechnicas de S. Paulo, uma cadeira: Construcção, Conservação e Legislação das Estradas



de Rodagem». 6.º — A obrigação de estudar meios e modos para iniciar a industria de turismo no Estado de S. Paulo; 7.º) — A obrigação de fazer a propaganda popular de Estradas de Rodagem, mostrando as suas vantagens e utilidades; 8.º) — organizar Congressos Municipaes e se fazer representar em todos os Congressos Estaduaes ou Internacionaes; 9.º) — manter uma secção de vendas de materiaes nacionaes necessarios á Construcção de boas estradas, ás Municipalidades e á Particulares.

Entendemos que, depois de legislação adequada, organizando este Departamento, deveria elle ter um Conselho Director, composto de 7 membros.

Como suggestão, julgamos poder constituil-o, assim: 1.º) — um representante do governo do Estado (presidente, por direito, deste Departamento); 2.º) — um representante das Municipalidades; 3.º) — um representante da Associação Commercial; 4.º) — um representante da Sociedade Rural; 5.º) — um representante dos engenheiros rodoviaros, pertencente á Divisão de Pavimentação e Estradas de Rodagem do Instituto de Engenharia de S. Paulo; 6.º) — um representante da imprensa, indicado pelos directores dos jornaes do Estado de S. Paulo; 7.º) — um representante das Sociedades Motoristas, indicado pelo Automovel Club de S. Paulo, ou pelo syndicato dos motoristas profissionaes de S. Paulo.

Não haveria nenhum inconveniente, no entanto, ser o Conselho Director, composto de 9 membros, entrando, neste caso, um representante das administrações das Estradas de Ferro e um representante dos Bancos estabelecidos no Estado de S. Paulo.

Este Conselho Director, assim organizado, escolheria um technico de real valor, para ser o superintendente, que coadjuvado por um corpo de engenheiros rodoviaros e economistas esclarecidos, superitenderia, em todos os seus detalhes, o desenvolvimento da rêde rodoviaria do Estado de S. Paulo, de accordo com as suas necessidades de trafego, e de possuir transportes baratos para poder fazer circular os productos que não supportam os encargos de fretes elevados. E, além disso, teriamos uma organização, que iria iniciar, no Estado, a appli-

cação dos materiaes nacionaes, para o revestimento das Estradas, e tambem cuidar da venda destes aos particulares.

## VI

### **Suggestões para o financiamento e organização técnica do Departamento Autónomo de Estrada de Rodagem**

No Congresso de Washington, a these «systemas e meios de financiamento rodoviario», foi inquestionavelmente o thema que mais interesse despertou na grande elite rodoviaria, que alli se reuniu.

Não nos furtamos ao prazer de transcrever a oitava conclusão, deste discutido assumpto naquella autorizada assembléa:

«Em paizes de vasta área e de população escassa, os limites financeiros e as necessidades do trafego podem impor, para dar accesso ás linhas de Estradas de Ferro ou de transportes fluviaes, uma preferencia que traria o desenvolvimento accelerado das Estradas de Rodagem de character secundario ou local, que se baseem em normas minimas adaptadas ás condições locais reinantes durante todo o anno. Não obstante a medida que desenvolva as Estradas de Rodagem, taes rêdes tendem a integrar-se e a identificar-se com as Estradas de Rodagem directas, justificando assim os gastos financeiros para typos de construcções superiores.

E' importante em favor de uma melhor economia que o projecto e o estudo dos systemas principaes, sejam tomados em consideração desde o começo, e se considerem os requisitos das principaes rêdes de Estradas de Rodagem». Este é o criterio a adoptar-se em nosso paiz. Quanto á parte de distribuição de encargos propriamente dita, a conclusão oitava nos esclarece: «8.<sup>a</sup> — O custo de construcção, melhoramento e conservação adequada de um systema de Estrada de Rodagem devendo ser distribuido equitativamente, de accordo com as arrecadações directas ou que possam ser obtidas pela consideravel diversidade das condições predominantes nas instituições dos

diversos paizes, torna impossivel estabelecer uma formula fixa de applicação geral.

Preferimos as conclusões do Congresso e da delegação ingleza apresentadas por Arthur Collins e W. Rees Jeffreys, presidente da «The Roads Improvements Association» de Londres, pois os inglezes têm sido paradigmas em questões economico financeiras para o nosso paiz. Assim, ao DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, seriam, por legislação adequada, dados os seguintes recursos, adaptados á nossa actual organização politica:

#### IMPOSTOS SOBRE OS QUE USAM AS ESTRADAS:

a) — impostos directos como de pedagem, uso de auto-estradas, de passagem de balsas, pontes, etc.; b) — impostos indirectos: 1.º) — licenças ou matriculas para vehiculos de propulsão mechanica, graduados de accordo com o peso, o poder do motor, typo dos aros da roda, caracter do vehiculo, e uso a que está destinado, etc.; c) — por licença sobre outros vehiculos, puxados por animaes ou a mão, e por meios de locomoção de tracção humana, taes como bicycleta, etc., graduados naturalmente de accordo com o caracter do vehiculo e em relação com o damno que possam causar aos caminhos; d) — imposto sobre cada litro de combustivel (oleo, gazolina, alcool, usga, etc.), usado pelos vehiculos de propulsão mechanica; e) — taxa de Viação para transporte de mercadorias pesadas quando percorram mais do que um certa distancia dada; f) — imposto de auto-omnibus de transporte colectivo, segundo o numero de lugares; g) — taxas sobre as industrias e estabelecimentos commerciaes que, em razão de seus pesados transportes, causam desgastes excepçoes ás Estradas.

SUBVENÇÕES: a) — do governo federal; b) — auxilios do governo estadual; c) — contribuições ou subvenções das Municipalidades; d) — auxilios privados e dos interessados no melhoramento das Estradas.

CONTRIBUIÇÕES DOS PROPRIETARIOS DE TERRAS: a) — Sobre as terras situadas na margem de Estradas de Rodagem novas ou melhoradas, entrando por esta razão immediatamente em desenvolvimento potencial, para os fins de construcção; b) — sobre as terras ás quaes as Estradas

de Rodagem novas ou melhoradas derem melhor acesso, ainda que não seja directo; c) — Todos os proprietarios do Estado, para igualar sobre uma base racional os custos das Estradas de Rodagem, as quaes no seu aspecto mais amplo melhoram o valor de todas as terras.

RENDAS EVENTUAES: a) — multas provenientes de infracções das leis e regulamentos; b) — direitos pagos pelo uso de espaços ou pelo uso de cruzamentos das Estradas de Rodagem e seus ramaes; c) — Rendas provenientes do monopolio de annuncios marginaes em Estradas ou em pontos visiveis das Estradas; d) — rendas de aluguel de restaurantes, parques de estacionamento; e) — lucros provenientes da venda de materiaes de construcção.

O DEPARTAMENTO AUTONOMO, doptado de uma sabia legislação, recursos financeiros, certos e fixos, e principalmente manobrando com habilidade a faculdade de emittir bonus ou apolices, de preferencia com a garantia das taxas sobre combustiveis, poderia desenvolver-se lentamente, mas de uma maneira segura, afim de doptar o Estado de S. Paulo de uma rêde rodoviaria na altura de um progresso que um dia terá, graças ás energias paulistas.

Quanto á organizaçào technica vamos dividir em dois systemas; 1.º) — quando tem a autonomia directa ou indirecta; 2.º) — quando é autonomia parcial ou total.

No primeiro systema a administração será formada por uma directoria ou por um commissariado; o caso da directoria é semelhante ao mesmo da extincta Directoria de Estradas de Rodagem. No regimen de commissariado, que se comporá de 3 membros, conforme o é no Estado de Wisconsin; sendo um delles presidente, um vice-presidente e outro secretario, superintendem um conselho de administração, de sua nomeação, composto de — 1) — um engenheiro chefe da Estrada de Rodagem Estadual; 2) — um engenheiro de construcção; 3) — um engenheiro de pontes; 4) — um engenheiro chefe dos materiaes (estudos); 5) — um engenheiro chefe do plano regional das rêdes das Municipalidades; 6) — um director do plano geral do Estado; 7) — um engenheiro chefe dos cruzamentos da Estrada e das cercas; 8) — um chefe de contabilidade; 9) —

um assistente secretario. Além disso, tantos engenheiros de divisão, quantas divisões fôr o Estado dividido.

E' uma organização logica e de grande elasticidade. Porém, pensamos que só pôde ser applicada a uma região de grande educação rodoviaria, como acontece nesse Estado Americano, cuja rêde é de cerca de 130.000 kilometros de Estradas de Rodagem e numa superficie tão sómente de 137.500 kilometros!!!

Julgamos que, para a nossa rudimentar educação politica e rodoviaria, de personalismo estreito e interesseiro, o systema de autonomia parcial ou absoluta corresponderá melhor ao meio ambiente. O conselho director nomearia um superintendente, que seria auxiliado por uma secretaria tendo como director o vice-superintendente, seu substituto legal e 7 secções: 1.º) — Economica financeira, que dirigiaria todas as questões deste genero, entre os beneficiados, o governo e as outras secções do Departamento; 2.º) — Policia, que superintenderia em todo o Estado o trafego das Estradas de Rodagem, até as zonas suburbanas das cidades; 3.º) — A juridica, que orientaria as multiplas questões juridicas, que naturalmente haveriam, podendo ahi surgir um departamento autonomo, dado á multiplicidade de interesses em jogo; 4.º) — Secção technica, que comprehenderia tão sómente: a) — plano geral rodoviario, plano este estabelecido para ser realizado no prazo de cinco ou dez annos conforme os recursos financeiros e as necessidades do trafego; b) — Estudo de projectos e orçamentos. Esta é uma secção technica por excellencia; 5.º) — Secção technica de construcção, reconstrucção e melhoramentos, é uma secção que garante a durabilidade e o trafego em «todos os dias do anno e em todas as horas do dia»; 6.º) — Secção technica de fiscalização das rêdes rodoviaras municipaes e districtaes, esta é organizada para manter a fiscalisação e a efficiente cooperação das 256 municipalidades do Estado de S. Paulo; 7.º) — Secção technica scientifica que ao nosso ver deve ser a organizada com mais cuidado, pois ella superintenderia: a) — gabinete de ensaio do material rodante; b) — campo de experiencia dos pisos das pistas de Estradas de Rodagem; c) — laboratorio de analyse de materiaes de construcção e revestimento; d) — cooperar com a cadeira

de Estrada de Rodagem das Escolas Polytechnicas de S. Paulo; 8.º) — Secção de Deposito e vendas de materiaes. Esta secção teria sobre ás suas ordens o almoxarifado, as officinas, as minas e canteiros de extracção de materiaes, bem assim todas as relações commerciaes, cooperando com a Secção Economica financeira; 9.º) — Secção de propaganda, que comprehenderia, não só a propaganda popular, mostrando as vantagens das boas Estradas, como tambem trataria de organizar o Turismo, industria que deixa tantos lucros e ainda não é conhecida entre nós; occupar-se-ia dos Annuncios, o que evitaria o estrago das paisagens por annuncios e cartazes de senso artistico duvidoso e por vezes immoraes, como acontece actualmente, e finalmente coordenaria a Publicidade, nas suas relações com a Imprensa, Sociedades beneficiadas, e os proprios usufructuarios do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM. Julgamos que o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, tendo como arcabouço as suggestões por nós apresentadas, nestas considerações, poderá ser organizado de prompto; não obstante a grande crise financeira em que nos debatemos, e da qual não sabemos ainda o momento de sahida, pois a elasticidade de organização, permite iniciar, em tamanho mais restricto, de accordo com as recusas financeiras actuaes e as necessidades do trafego existente.

Perdoem-nos os leitores, acharmos que S. Paulo, pouco ou cousa alguma tem progredido neste passo da administração publica. Em 1906, o Dr. Washington Luis Pereira de Souza, em suas excursões dominicaes, em redor de S. Paulo, em companhia de seu inseparavel e operoso amigo Dr. Antonio Prado Junior, descobriu o circuito de Itapecerica e, nessa occasião, cooperou para a fundação do Automovel Clube de S. Paulo, que trabalhou na imprensa e nas rodas esportivas pela reconstrucção das Estradas de Rodagem.

«Antonio Prado Junior teve a feliz idéa de realizar uma corrida de automoveis nesse circuito, commemorando a grande data de 14 de Julho. O Dr. Washington Luis, o Dr. Candido Rodrigues, então secretario da Agricultura, e o Barão Raymundo Duprat, Prefeito da Capital, acudindo, gentilmente, ao appello do Automovel Club, transformaram essa estrada tortuosa e esburacada na excellente pista em que se realizou a corrida. Os

trabalhos da reconstrução da estrada foram dirigidos pelo Automovel Club de S. Paulo, por intermedio de seu saudoso delegado Dr. Clovis Glycerio».

O grande orgam da imprensa paulista «O Estado de S. Paulo», de Agosto de 1908, delirava de paulistanismo publicando: «Exultem os paulistas, exultem os organizadores de tão notavel acontecimento esportivo com a honrosa primasia desse empreendimento digno dos nossos mais sinceros applausos pois é justo o seu jubilo. Hoje, o nome de S. Paulo será levado aos pontos mais longinquos do Universo, collocando, assim, o nome do mais importante Estado do Brasil ao lado das principaes capitaes europeas em que quasi que exclusivamente se tem feito corridas de automoveis».

E mais adiante no mesmo artigo, realçando as difficuldades formidaveis superadas, punha á luz o nome de quem foi o pae do nosso rudimentar systema rodoviario dizendo: «Era essa a situação, quando o Dr. Washington Luis, vencendo colossaes difficuldades, sem se preoccupar com o pessimo estado das estradas em consequencia de abundantes chuvas, fez o denominado circuito Itapecerica».

Estava, assim, inciada a construcção das Estradas de Rodagem, unindo a capital do Estado aos municipios visinhos, graças aos operosos brasileiros Dr. Washington Luis, Candido, Raymundo Duprat e Antonio Prado Junior, com a cooperação do Automovel Club de S. Paulo. Um outro documento importante dos primordios da grande era rodoviaria, neste Estado, é ainda do Automovel Clube de S. Paulo que a 10 de Novembro de 1913, por um officio dirigido ao operoso secretario da Agricultura e Viação, Dr. Paulo de Moraes Barros, e assignado pelo presidente, em exercicio, Dr. Washington Luis, agradecia alguns exemplares do plano de Viação de S. Paulo, seguido do relatorio elaborado pelo engenheiro Clodomiro Pereira da Silva.

Neste plano de Viação, trazia pela primeira vez os annaes governamentaes da Republica, o plano da construcção de uma Estrada de Rodagem — a do «Vergueiro» — de S. Paulo a Santos. No historico officio de agradecimento ha trechos como o abaixo transcripto, em que fica demonstrado a larga visão do orientador do Automovel Club e pae do nosso systema ro-

doviario, pedindo para fazer boas Estradas de Rodagem «para todo o anno».

«Mercê de Deus a S. Paulo Railway tem cumprido, a contento geral, os seus deveres no serviço de transporte entre S. Paulo e Santos. Mas, interrompida, porém, ou desorganizada a estrada ingleza, S. Paulo ficará commercialmente bloqueada no planalto, sem meios de communicações com o estrangeiro. Não escapará a espiritos mesmo pouco previdentes, o prejuizo que isso nos causaria e o atrazo em que ficaríamos. Sabendo V. Excia. que o Automovel Club resolveu, com independencia de horario e de itinerario exclusivo, o problema do transporte rapido de pessoas e de mercadorias, sem comboio e sabendo que esse vehiculo não é um concorrente perigoso da Estrada de Ferro, e é antes um auxiliar indirecto, devemos concluir que fazer boas Estradas, para todo o anno, que permittam o transito de automoveis, é um dever geral neste momento de progresso na Viação, e que é um dever particular nosso o de fazer já, macadamizada ou por systema equivalente a estrada do Vergueiro».

O Dr. Washington Luis, dotou a administração municipal da cidade de S. Paulo com uma secção technica, na Directoria de Obras á qual ficou affecto o serviço geral das Estradas e Municipios pelo acto n.º 815, de 1925; esta foi a primeira legislação municipal sobre Estradas de Rodagem, nos annaes republicanos do Brasil.

Em um discurso, o Dr. Washington Luis, ao finalizar o banquete offerecido pelo Sr. Antonio Prado Junior aos Prefeitos dos Municipios percorridos pelos concorrentes da «Taça Ribeirão Preto», realçou o papel saliente de coordenador que o Automovel Club exerceu no embryão da era rodoviaria no nosso Estado, naquelle periodo brilhante de sua vida, dizendo: «O Automovel Club não foi instituido, é verdade, com o intuito de levantar perfis de caminhos, fazer pontes, enfim, construir e reconstruir estradas. Essa é função do poder publico, e das principaes. Mas, pôde fazer como dizem os seus estatutos, Artigo 2.º — conseguir dos poderes publicos a conservação das antigas e a abertura de novas estradas de rodagem e a regularisação do trafego, nas mesmas, e seguindo



essa orientação, tem feito já, collocando sob seus auspícios, os dois marcos do automobilismo, aqui referidos e para elles estabelecendo premios.

Em 1913, este Club, depois de officios e conferencias, obteve do Sr. Paulo de Moraes Barros, secretario da Agricultura, no governo do Exmo. Conselheiro Rodrigues Alves, a macadamisação da estrada de Santos, na serra e na baixada do Cubatão».

Eis em que admiravel ambiente de entusiasmo e de boa organização se achavam naquella occasião as organizações sociaes, e perdeu-se todo aquelle sadio entusiasmo, devido a falta de um organ concatenador como o é o DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, e ao contrario, cahiu-se na desorientação administrativa republicana, que variava todos 4 annos, de accordo com o interesses da baixa politicagem e a mercê dos vae e vens das crises economicas e financeiras.

Não obstante, naquella occasião, o leader rodoviario paulista clamava ás administrações publicas de então, que, «depois que a abertura e conservação de estradas de rodagem passou a ser a norma da administração, os productos da terra começaram a affluir aos mercados cada dia de mais longe, trazendo, pela abundancia, a barateza para os que consomem e a riqueza para os que colhem; as escolas são mais frequentadas, os jornaes mais lidos; a segurança individual é mais perfeita; porque, mais facéis, mais seguros, mais rapidos e mais baratos são os meios de communicações.

Num Estado como S. Paulo, que se aparelha tambem e vantajosamente para as victorias da industria, a questão das estradas é vital, porque é a solução do problema dos transportes.

As licções da historia mostram que os povos civilizados e ricos sempre tiveram boas estradas. Dahi o dizer-se que se póde aquilatar da civilisação e da riqueza de um povo pelo estado em que ella tem as suas estradas.

Esse aphorismo ninguem contesta, o que se póde perguntar é si é a boa estrada que faz a riqueza ou é a riqueza que impõe a boa estrada.

Para nós essa pergunta não tem importancia. Começamos a ter boas estradas».

Ha 15 annos começavamos a ter boas estradas, relativamente ao desenvolvimento da rêde rodoviaria nos outros paizes; mas hoje ainda não começamos a ter boas estradas, de concreto revestidas e sem poeira, como acontece a todos os paizes medianamente civilizados. Para que isso não mais aconteça, appellamos para a administração do Estado, para todos as energias vivas do Estado de S. Paulo, através de suas sociedades Commerciaes, Ruraes e Classes Liberaes, para a criação do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RODAGEM, afim de que daqui a quinze annos, não tenhamos como óra temos, de nos penitenciar pelo estado rudimentar da nossa rêde rodoviaria e de ver lamentavelmente extinguir-se a unica organização que regia a nossa precaria rêde rodoviaria: a Directoria de Estradas de Rodagem. Com este intuito apresentamos este trabalho, mais de compilação que de estudo, afim de cooperar para a organização do DEPARTAMENTO AUTONOMO DE ESTRADAS DE RADAGEM, sendo que para nós, obscuro engenheiro civil, «a Estrada é o symbolo supremo do orgulho nacional, da unidade e do progresso», e sabemos que «atravéz dos tempos a Estrada registra a vida, os ideaes e as grandezas das nações».



## V

### Primeiros resultados

Decreto n. 5213  
de  
1 de Outubro de 1931

#### Secretaria da viação

#### Restabelecimento da Directoria de Estradas de Rodagem

No seu despacho com o sr. secretario da Viação, o sr. interventor federal assignou hontem o seguinte decreto, 5.213, que restabelece, com algumas modificações, a Directoria de Estradas de Rodagem e dá outras providencias:

«O dr. Laudo Ferreira de Camargo, interventor federal no Estado de S. Paulo, attendendo ao que lhe representaram os secretarios da Viação e Obras Publicas e da Justiça e Segurança Publica; considerando que a distribuição dos serviços rodoviaros determinada pelo decreto n. 5.072, de 19 de Junho, tambem do corrente anno, tinha o character provisorio; considerando que a pratica revelou ser inconveniente para a boa marcha dos serviços technicos e administrativos em geral á distribuição dos serviços rodoviaros á Directoria de Viação em accrescimento aos que este departamento já tinha e tem; considerando que ha necessidade urgente de serem remodelados os serviços rodoviaros, para serem entregues os mesmos a uma

repartição especialisada; usando das attribuições que lhe são conferidas pelo paragrapho 1.º, art. 11, do decreto federal n. 19.398, de 11 de Novembro de 1930: Decreta:

Art. 1.º — Fica restabelecida na Secretaria da Viação e Obras Publicas a Directoria de Estradas de Rodagem.

Paragrapho 1.º — Os serviços a que se referem as letras *a, b, c, d, e* do n. 1, art. 1.º do decreto n. 5.072, de 19 de Junho do corrente anno, que foram distribuidos á Directoria de Viação, são destacados desta ultima repartição e ficam, a partir da data do presente decreto em diante, incorporados á Directoria ora restabelecida.

Paragrapho 2.º — A' Directoria de Obras Publicas, em accrescimo aos serviços que por outras disposições lhe cabem, continuam a competir o projecto e a construcção de pontes e obras de arte especiaes das estradas de rodagem, e, emfim, todos os serviços que, a juizo do secretario da Viação e Obras Publicas, ultrapassem da competencia da Directoria de Estradas de Rodagem, mantidas assim as disposições do n. 2, letra «a», art. 1.º o decerto n. 5.072, de 19 de Junho do corrente anno.

Paragrapho 3.º — A Directoria de Viação restituirá á Directoria de Estradas de Rodagem a parte do acervo que recebeu por força do paragrapho unico do art. 2.º do decreto n. 5.063, de 13 de Junho do corrente anno referentemente aos serviços discriminados nas letras *a, b, c, d e e*, do n. 1, art. 1.º, do decreto n. 5.072, de 19 de Junho, tambem do corrente anno, continuando a cargo da Directoria de Obras Publicas a parte do acervo a que allude o art. 2.º do citado decreto n. 5.072.

Paragrapho 4.º — Na restituição referida no paragrapho anterior se comprehende a entrega, além de outros documentos, autos e papeis concernentes aos serviços de que trata o paragrapho 1.º, art. 1.º do presente decreto, aquelles que digam respeito ao expediente e á contabilidade dos mesmos serviços.

Art. 2.º — Fica mantido o decreto n. 5.088, de 30 de Junho do corrente anno, devendo, porém, o art. 4.º e o respectivo paragrapho unico, desse mesmo decreto, ser executados harmonicamente pelas directorias de Estradas de Rodagem e de Obras Publicas, guarda civil e pelas autoridades policiaes e

militares do Estado com observancia do presente decreto, mas excluindo-se a intervenção da Directoria de Viação na sua applicação.

Art. 3.º — A Directoria de Estradas de Rodagem, ora restabelecida, terá o seguinte pessoal effectivo:

1 director, 2 engenheiros chefes de secção, 1 chefe de secção do expediente e contabilidade, 2 engenheiros ajudantes, 2 engenheiros auxiliares, 9 engenheiros residentes, 1 topographo, 1 primeiro desenhista, 1 segundo desenhista, 1 primeiro escripturario, 3 segundos escripturarios, 2 terceiros escripturarios, 1 pagador auxiliar e 1 continuo.

Paragrapho unico — Os vencimentos do pessoal referido no presente artigo são os constantes da tabella annexa.

Art. 4.º — Os serviços que ficam por este decreto a cargo da Directoria de Estradas de Rodagem serão distribuidos por tres secções, com as determinações de 1.ª, 2.ª e 3.ª, das quaes as duas primeiras serão technicas.

Paragrapho 1.º — A' 1.ª secção competirão os seguintes serviços:

a) a organização e revisão do plano geral de viação de rodagem do Estado;

b) a conclusão da rede das estradas, troncos, ramaes e de ligação, visando os grandes centros de communicação e sua melhoria e execução do plano geral de viação e de rodagem do Estado.

Paragrapho 2.º — A' 2.ª secção competirão:

a) a conservação das estradas de rodagem, das pontes e de outras obras de arte que anteriormente ao decreto n. 5.063, de 13 de Junho de 1931, estavam sob a jurisdicção da Directoria de Estradas de Rodagem, ora restabelecida, com a restricção constante do artigo 4.º do acto n. 244, de 10 de Julho ultimo, da Secretaria da Viação;

b) a melhoria das condições technicas dos serviços referidos na letra anterior;

c) a execução, conservação e fiscalisação dos serviços de travessia de rios em balsas e canôas.

Paragrapho 3.º — A' 3.ª secção competirão os serviços ordinarios de expediente e de contabilidade relativos aos assumptos referidos nos dois paragraphos anteriores.

Art. 5.º — Com relação aos funcionarios que estavam em exercicio na antiga Directoria de Estradas de Rodagem ao tempo da promulgação do decreto n. 5.063, de 13 de Junho ultimo e que, até a presente data, não tenham sido aproveitados noutros cargos publicos ou que não forem aproveitados em quaesquer funcções effectivas constantes do presente decreto, continuará a ser observado o disposto no artigo 3.º e no respectivo parographo unico, desse mesmo decreto n. 5.063.

Art. 6.º — As Directorias de Estradas de Rodagem e de Obras Publicas continuarão a observar, na realisação dos serviços que por effeito deste decreto lhes são commettidos, os dispositivos dos decretos ns. 1.755, de 27 de Julho de 1909, lei n. 2.187, de 30 de Dezembro de 1926, n. 4.216, de 13 de Abril de 1927, n. 4.595, de 17 de Maio de 1929, n. 4.824, de 9 de Janeiro ultimo, e de outros posteriores a esses, assim como do acto n. 244, de 10 de Julho ultimo, da Secretaria da Viação, em tudo quanto, nessas leis, regulamentos e actos, implicita ou explicitamente, não tenha sido revogado, modificado ou alterado pelo presente decreto.

Art. 7.º — Com relação aos funcionarios que estavam em exercicio na antiga Directoria de Estradas de Rodagem ao tempo da promulgação do decreto n. 5.063, de 13 de Junho ultimo e que forem aproveitados em quaesquer dos cargos especificados no artigo 3.º do presente decreto, não serão expedidos novos titulos de nomeação, fazendo, apenas, o Thezouro do Estado, nos livros competentes, as necessarias averbações, de accôrdo com o presente decreto, á vista de apostilas que devem ser feitas nos titulos de nomeação anteriores.

Art. 8.º — As despesas com a execução deste decreto, inclusive vencimentos do pessoal, serão custeadas pelas verbas respectivas consignadas no orçamento do segundo semestre deste anno.

Artr. 9.º — Revogam-se as disposições em contrario.»

Congratulações trocadas  
com o  
Snr. Dr. Interventor

Dr. Laudo de Camargo

Palacio Campos Elyseos

Congratulamos com V. Excia. pela assignatura Decreto 5.213 que restabeleceu Directoria Estradas de Rodagem dados imperativos de sua necessidade. Esperamos que seja esse o primeiro passo no caminho da necessaria autonomia dessa Directoria sob a denominação de Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem, como modernamente se pratica em paises adeantados.

*Nelson de Rezende*

Presidente da Divisão de Pavimentação e Estradas  
de Rodagem do Instituto de Engenharia

Visto

*J. C. Alvares Junior*  
Secretario do Instituto

Do Gabinete do interventor no Estado de S. Paulo, recebeu o Instituto de Engenharia a seguinte carta:

Em 6 de Outubro de 1913

Snr. Eng. Nelson de Rezende,

Acuso o recebimento do atencioso telegrama em que o Instituto de Engenharia se congratula com o Senhor Interventor por motivo de assinatura do Decreto que restabeleceu a directoria de Estradas de Rodagem, da Secretaria de Viação e Obras Públicas de São Paulo.

Agradecendo a gentileza, em nome de Sua Excelencia, sirvo-me do ensejo par aapresentar-lhe os protéstos de minha elevada estima e distincta consideração.

a) *Almeida Camargo*  
Secretario do Interventor

Congratulações trocadas com  
os membros do  
Rotary Club Internacional  
de S. Paulo em 2 - Outubro 1931

Sr. Director do Rotary Internacional  
Sr. Presidente

Congratulo-me com os Srs., e com todos os outros Rotarianos pelo restabelecimento da Directoria de Estradas de Rodagem, de accordo com o Decreto n.º 5.213, de hontem datado, e hoje publicado, assignado pelos eminentes cidadãos Laudo de Camargo e Fonseca Telles.

Sendo esse o primeiro passo para o estabelecimento entre nós de uma organização autonoma em Serviços de Estradas de Rodagem, nos moldes dos «States Highways Departments Americanos», «Circuitos de Firms Especiales», da Hespanha, e «Azienda Autonoma Statale dela Strada», da Italia, como tal seria um Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem; é um motivo justo para rejubilarmo-nos.

Telegramma  
ao  
Snr. Secretario da Viação

Dr. F. E. Fonseca Telles  
Secretario da Viação  
Rua do Riachuelo

Congratulações pelo Decreto 5.213 que restabeleceu a Directoria de Estradas de Rodagem. Espero que a automia necessaria dessa Directoria seja em breve uma realidade, pois, só o Departamento Autonomo de Estradas de Rodagem solucionará e coordenará os nossos multiplos interesses rodoviaros. Confiando que o collega seja um dos propugnadores dessa medida abraça-o

*Nelson de Rezende.*  
Visto

*J. C. Alvares Junior*  
Secretario do Instituto









M. FAZENDA

D.A. - NRA - 01

146281

CCB

1-0





Biblioteca do Ministério da Fazenda

94-46

388.1

R467

Rezende, Nelson.

AUTOR

Lucraram as rodovias com a Republica  
nova?

TITULO

Develver em	NOME DO LECTOR
9 ABR 1957	JJS
	Carlos A. F. Rezende

94-46

388.1

R467.

Rezende,

