

## As Rodovias

Considerando tudo que já foi estruturado anteriormente, essa modalidade tornou-se a matriz de transporte do Brasil, essa expansão das rodovias pode ser verificada especialmente a partir da década de 1950, ainda mais com a implantação da indústria automobilística; o país possui aproximadamente 1.700.000 Km de estradas sendo a maioria sem pavimentação, e a maioria delas são estradas municipais. Dentre suas principais características é possível destacar: ● Transporte que permite maior agilidade e rapidez, com flexibilidade, permitindo entregar as mercadorias de porta em porta e é ideal para pequenas e médias distâncias. ● Transporte de baixo custo de implementação, além de maior rapidez na construção. ● Transporte de curto e médio percurso, para determinadas cargas. ● Transporte de custo elevado devido ao combustível e principalmente a manutenção das rodovias, o que caracteriza uma falha no planejamento brasileiro, pois os elevados custos fizeram das rodovias áreas abandonadas com vários problemas.

As rodovias pertencentes ao plano do Governo Federal são classificadas como: **Rodovias radiais** – partem de Brasília: BR-01 à BR-100. **Rodovias longitudinais** – percorrem o país no sentido dos meridianos (norte-sul): BR-101 à BR-200. **Rodovias transversais** – percorrem o Brasil no sentido dos paralelos (leste-oeste): BR-201 à BR-300. **Rodovias diagonais** – traçadas diagonalmente: BR-301 à BR-400. **Rodovias de ligação** – ligam estradas entre si e geralmente apresentam reduzida extensão: BR-401 à BR500.

Uma tendência da atual estrutura econômica e uma adequação às dificuldades de se conseguir recursos para a manutenção e expansão da malha rodoviária têm levado o Estado a uma política de privatização pelo sistema de concessão após a realização de leilões. A privatização das rodovias tem, inegavelmente, provocado melhorias substanciais na qualidade e segurança das estradas, embora surjam críticas especialmente ligadas ao custo e número de pedágios instalados nessas rodovias. Dessa forma, não é recomendado a utilização de um único modal de transporte, muito menos a priorização deste modal, nisso o Brasil perdeu com o abandono do transporte ferroviário e outros que poderiam favorecer o crescimento econômico do país.