

PREFÁCIO

A Constituição Federal de 1988, no seu terceiro artigo, descreve quatro objetivos fundamentais da República, todos umbilicalmente ligados entre si e, ao mesmo tempo, relacionados com a temática da infraestrutura. A interdependência desses objetivos é de fácil percepção: será impossível alcançar o status de sociedade livre, justa e solidária (inciso I) sem as condições de bem-estar propiciadas pelo desenvolvimento nacional (inciso II), cuja progressiva realização depende de políticas econômico-sociais visando a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades socioregionais (inciso III), tudo a culminar, enfim, na *“promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação”* (inciso IV). Nenhum desses objetivos, porém, será alcançado sem que, entre outras prioridades, o Brasil confira o devido e adequado tratamento – normativo, administrativo-regulatório, controlador e jurisdicional – ao tema da infraestrutura.

No plano constitucional, aliás, desde o preâmbulo da Carta em vigor, que insere o desenvolvimento como um dos valores supremos da sociedade, até o seu oitavo e último Título, tratando da Ordem Social, cuja base é o primado do trabalho, e o objetivo o bem-estar e a justiça sociais (art. 193), tem-se como incontestáveis, explícita ou implicitamente, as balizas de uma infraestrutura dinâmica e progressivamente modificadora da realidade social como missão impositiva para a presente e futuras gerações. E não é só a Carta de 1988 que dedica atenção ao tema; a primeira Constituição da República, de 1891, já tratava de viação férrea, navegação interior e navegação de cabotagem (art. 13); a de 1934 firmou competência para estabelecer o plano nacional de viação férrea e o de estradas de rodagem (art. 5º, IX); e não foi diferente com as Constituições de 1937, 1946 e 1967.

A atenção histórica dos pactos fundamentais da sociedade política é mais do que justificada, posto que a infraestrutura se revela muito maior que suas realizações tangíveis e imediatas. É por meio dela que se retroalimenta positivamente um sistema dinâmico que, ao fim e ao cabo, resulta em geração de empregos, renda e crescimento econômico, com potencial de modificar a realidade concreta de milhões de pessoas, repercutindo direta e indiretamente em melhorias sociais de toda ordem. É por tal razão que se mostra tão valiosa a conjunção de esforços entre

os poderes, órgãos e instituições da República, incluindo o setor privado, para a construção de caminhos que, com a máxima velocidade possível, aproximem o Brasil do presente dos seus objetivos fundamentais.

Portanto, é altamente louvável a iniciativa conjunta da Consultoria Jurídica do Ministério da Infraestrutura e da Escola da Advocacia-Geral da União que resultou na presente coletânea de artigos dedicados a aprofundar em bases teóricas, e a partir de vivências práticas enriquecedoras, temas fundamentais relacionados à infraestrutura de transportes. As ferrovias e rodovias, objeto central deste segundo volume, são extremamente representativas da importância constitucional dada ao tema, bem como da mutualidade existente entre infraestrutura e coletividade, fomentando as ordens econômica, financeira e social do país.

O início da história ferroviária brasileira, a partir da conhecida Estrada de Ferro Mauá, ganha atualmente os contornos de novos e instigantes institutos jurídicos, como os denominados investimentos cruzados e a possibilidade de exploração de ferrovias por meio de autorizações, que poderão contribuir para a melhoria da malha ferroviária brasileira e que, certamente, seriam motivos de orgulho de Irineu Evangelista de Souza.

As rodovias, a seu turno, também se inserem na construção da história brasileira, desde o lema adotado pelo presidente Washington Luís – *“governar é abrir estradas”* – até as evoluções regulatórias observadas nas concessões mais recentes, algumas delas discutidas, com esmero e propriedade, nos artigos ora apresentados.

Extremamente oportuno, ademais, o debate ofertado acerca do aproveitamento de institutos jurídicos inovadores, mais adequados aos desafios da contemporaneidade, ilustrado pelos Comitês de Resolução e Prevenção de Disputas (dispute boards), bem como a atualização e o aprofundamento de institutos que, a despeito de certa ancianidade, reclamam evolução normativa ou hermenêutica, a partir da própria curva de aprendizado das últimas décadas, como é o caso dos bens reversíveis.

Dessa forma, a coletânea em tela proporciona aos seus leitores a rica junção do conhecimento teórico, bem fundamentado e articulado, à vivência de quem trabalha diuturnamente com os assuntos abordados, trazendo ao setor de transportes e ao campo do direito uma contribuição singular, construída a partir de óticas multidisciplinares, na medida em que tangencia questões jurídicas, regulatórias e econômicas.

Parabenizo, por fim, os coordenadores, autores, revisores da obra e, sobretudo, os integrantes da Advocacia-Geral da União que contribuíram não apenas na concretização destes volumes, mas, especialmente, para a construção de políticas públicas essenciais à sociedade brasileira, enaltecendo ainda mais o papel fundamental da instituição que integram, a qual também tive a honra de integrar por mais de duas décadas.

Salamanca, Espanha/Brasília, janeiro de 2022.

André Luiz De Almeida Mendonça
Ministro do Supremo Tribunal Federal