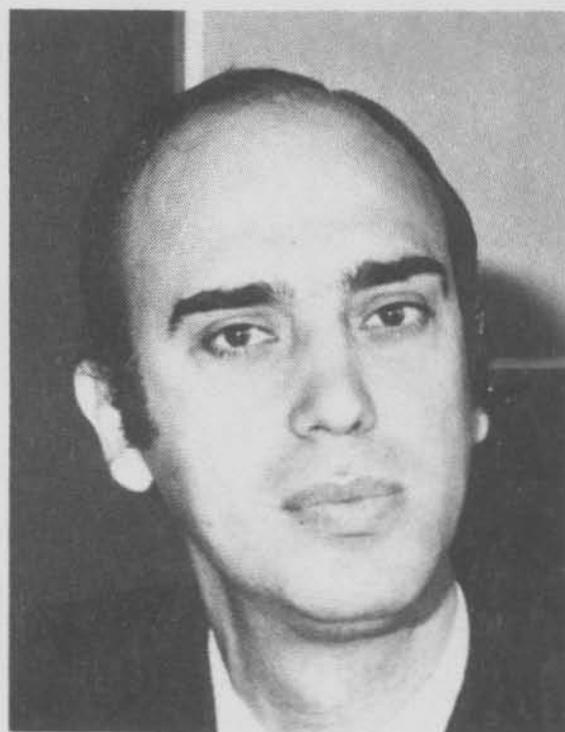


MARCO MACIEL

TRANSPORTE FERROVIÁRIO



22 AÇÃO PARLAMENTAR

Senador MARCO MACIEL

Transporte Ferroviário

22 — AÇÃO PARLAMENTAR

BRASÍLIA — 1984

**(Pronunciamento do Senador Marco
Maciel, em Plenário, no dia 29 de junho
de 1984.)**

PREÂMBULO

A Nação brasileira já está conferindo ao transporte ferroviário grande ênfase, não havendo como ignorar o esforço realizado, nem tampouco os êxitos obtidos na melhoria da malha ferroviária e no desempenho operacional do setor. Entretanto, forçoso é reconhecer que restam desafios de vulto a ser enfrentados, problemas que se vêm agravando sobretudo face à crise econômica que se abate sobre o País, e tem atingido duramente o setor de transportes — em particular as ferrovias.

Não poderemos permitir que à nossa geração se impute responsabilidade pela deterioração, em muitos casos já patente, do sistema que penosamente foi construído ao longo das últimas décadas. Assim como não poderemos admitir que, por omissão, sejam retardadas obras indispensáveis ao prosseguimento do desenvolvimento nacional, até mesmo para possibilitar a tão necessária economia de combustíveis.

“TRANSPORTE FERROVIÁRIO”

O SR. MARCO MACIEL (PDS — PE. Pronuncia o seguinte discurso.) —
Sr. Presidente, Srs. Senadores:

O Brasil, ao ser atingido, no início da década passada, pelo fenômeno geralmente conhecido por “crise do petróleo”, representado pelas substanciais elevações do preço desse produto, a participação das ferrovias no total de cargas transportadas era pequena, do que resultava elevada dependência de combustível importado para realizar o transporte por rodovias e, conseqüentemente, aumento também substancial dos custos desses serviços.

Em resposta, procurou-se expandir a utilização das ferrovias, e deve-se reconhecer que se obteve algum êxito nessa empreitada inclusive se compararmos nossa evolução com a de outros países também atingidos pela crise. Com efeito, entre 1970 e 1975 as cargas transportadas por ferrovia passaram de 30,5 bilhões de toneladas por quilômetros úteis para 58,9 bilhões; chegando a 64,1 bilhões em 1978; 73,8 bilhões em 1979; e atingindo 86,3 bilhões em 1980 — sendo de se observar que os decréscimos registrados em 1981 (79,5 bilhões) e 1982 (78 bilhões) explicam-se pela redução da atividade econômica, e não por menor participação dos transportes ferroviários. (Quadro 1 e gráficos 1, 2 e 3.)

Isto foi possível através de intenso esforço de racionalização dos serviços de transportes, em busca de aumentos de produtividade e melhoria operacional das ferrovias; obteve-se, também, moderada expansão da rede e adotou-se política agressiva de atração de cargas para as quais a modalidade apresenta vantagens em relação às demais.

Intensificaram-se os investimentos em transportes ferroviários, como reflexo da crescente prioridade que lhe foi concedida na repartição das aplicações no setor, a partir de 1973. A participação das ferrovias nesses investimentos cresceu, entre aquele ano e o de 1982, de 30% para 39% do total aplicado, enquanto das rodovias, até então privilegiadas na distribuição de verbas para o setor caiu de 41% para 18%. No que se refere aos investimentos sob a responsabilidade direta do Ministério dos Transportes, a participação das ferrovias cresceu de 19% para 29%, entre 1973 e 1982, enquanto a das rodovias caía de 55% para 23%. (Quadro 3 e gráfico 4.)

Outros indicadores, referidos pelo Ministro Cloraldino Severo em brilhante exposição que fez à Comissão dos Transportes da Câmara dos Deputados em junho de 1983, realçam ainda mais o bom desempenho dos transportes ferroviários brasileiros nos últimos dez anos:

a) aumentou significativamente o nível de eficiência da modalidade, fato que se reflete na expressiva redução dos crônicos déficits operacionais — a Rede Ferroviária Federal já cobre com recursos próprios cerca de 82,6% do custo de seus serviços, e apresenta boas perspectivas de equilibrar seu orçamento muito em breve;

b) cresceu também a produtividade por empregado, que no caso da RFFSA passou de 52,4 mil toneladas por quilômetros úteis em 1963 para 368 mil em 1982, o que significou incremento de nada menos que 602%;

c) evoluiu favoravelmente, de igual forma, a relação receita/despesa total dessa empresa, saltando de 0,27 em 1963 para 0,74 em 1982 — valendo observar que, após o ressarcimento pelo Governo de prejuízos decorrentes de serviços antieconômicos que devem ser prestados pelas ferrovias, esta relação atinge a marca de 0,97 em 1982;

d) decresceu, no mesmo período, ainda no âmbito da RFFSA, o número de acidentes, que atingira 12.033 no primeiro ano considerado e foi de apenas 5.964 em 1982;

e) reduziu-se, também no que tange à RFFSA, o número de locomotivas imobilizadas, de 23% do total em 1963 para 14% em 1982, enquanto a imobilização de vagões caiu de 8,7% para 8%;

f) elevou-se de 215 milhões para 382 milhões o número de passageiros transportados em áreas urbanas, de 1975 para 1982;

g) registrou-se incremento de 15% nas cargas transportadas por todas as empresas (RFFSA, FEPASA, Vale do Rio Doce e outras), de 60,9 milhões de toneladas em 1979 para 69,8 milhões em 1982.

Tais resultados vieram coroar esforços empreendidos pelo setor nas últimas duas décadas, nas quais conseguiu a RFFSA reduzir de 154 mil para 84,6 mil o número de seus funcionários, tendo sido suprimidos 5,7 mil quilômetros de linhas antieconômicas — tudo isso, como se observou, ao tempo em que se expandiam os serviços executados pelas ferrovias brasileiras. Igualmente importantes para a recuperação do setor foram os ajustamentos institucionais e organizacionais efetivados, sobretudo nas relações entre empresas ferroviárias e o Governo, envolvendo prioridade para esta modalidade de transporte, tarifas especiais, normalização contábil, financiamento e recomposição da dívida, entre outros aspectos.

Os novos investimentos realizados em favor das ferrovias possibilitaram, ademais, que se recuperassem nada menos que 17 mil quilômetros de linhas en-

tre 1963 e 1982, das quais cerca de 2,6 mil quilômetros no período 1979-1982; que se construíssem aproximadamente 1,6 mil quilômetros de variantes e novas vias, nas mesmas duas décadas; que se empreendessem esforços de modernização e recuperação da chamada “Linha do Centro”, visando capacitá-la a transportar 45 milhões de toneladas úteis anualmente; que se executassem obras e serviços em ramais, acessos e terminais e se adquirissem equipamentos tendo como objetivo o escoamento, por ferrovia, de produtos estratégicos, como o carvão destinado à siderurgia e à indústria cimenteira, no Sul e Sudeste do País — obtiveram-se, neste particular, incrementos de carga transportada da ordem de 31%, de 1979 até 1981.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, as informações a que acabo de referir-me dão idéia da importância que a Nação brasileira já está conferindo ao transporte ferroviário. Não há como ignorar, pois, o esforço realizado, nem tampouco os êxitos obtidos na melhoria da malha ferroviária e no desempenho operacional do setor.

Entretanto, forçoso é reconhecer que restam desafios de vulto a ser enfrentados, problemas que se vêm agravando sobretudo face à crise econômica que se abate sobre o País, e tem atingido duramente o setor de transportes e, dentro dele, as ferrovias.

Com efeito, a insuficiência de recursos para financiar a manutenção e restauração da rede existente, para não falar em sua indispensável ampliação, só tem feito aguçar-se nos últimos anos.

Em primeiro lugar, observe-se o fato de que o crescimento das redes viárias e demais equipamentos infra-estruturais de transporte requer, ao longo do tempo, expansão mais que proporcional dos recursos destinados à conservação e restauração; tais equipamentos aumentam continuamente, ao mesmo tempo em que seu uso torna-se também mais intenso, diante do crescimento da demanda pelos serviços oferecidos pelo setor, até como resultado da política de captação de novas cargas.

Entretanto, o que vem ocorrendo nos últimos anos é que se dispõe de cada vez menos recursos financeiros, em termos reais, para o setor ferroviário. Disso advém deterioração dos padrões de conservação da infra-estrutura e material rodante; naturalmente, diante da queda desses padrões, submete-se a acelerada deterioração a rede viária, o que é agravado muitas vezes por sobreutilização, o que ocorre também com a modalidade rodoviária, submetida no presente a análogo processo.

Acontece, de um lado, que não são gerados superávits, no próprio setor, capazes de financiar aplicações necessárias para adquirir novos equipamentos, reconstruir linhas ou implantar outras onde essas são mais urgentes — enfim, atender às exigências do sistema. De outro lado, é conhecida a crônica insuficiência de recursos orçamentários, tradicionais financiadores dos serviços de transportes.

Diante disso o financiamento das aplicações indispensáveis tem-se obtido, em grande medida, através de operações de crédito, como se verificou na última década. Daí os crescentes encargos com amortizações e pagamentos de juros, que passaram a ser ressarcidos anualmente pelo Governo Federal, adicionalmente à cobertura do déficit operacional já incluído, habitualmente, no orçamento público, em contrapartida à prestação de serviço de interesse público.

Foi por essa razão que o investimento em transporte ferroviário, após atingir seu maior índice em 1976, voltou a cair, a ponto de em 1982 situar-se no nível mais baixo desde 1975. (Gráfico 5.)

Uma dificuldade adicional para o financiamento das ferrovias foi causada, ainda, pela desvinculação das fontes até 1981 a isso destinadas. No bojo da crise econômica, tornou-se extremamente difícil assegurar recursos, que ficaram na dependência de disponibilidades globais do País, sem as garantias asseguradas pela sistemática anterior.

É assim, formidável o desafio que se coloca ante os responsáveis pelo transporte, que devem enfrentar, num quadro de escassez generalizada, a tarefa de modernizar nada menos que 11 mil quilômetros de vias férreas, para ultrapassar a condição de obsolescência que atinge grande parte da rede.

Vale acrescentar que as demais modalidades não estão imunes a problemas análogos. No caso das rodovias, por exemplo, tradicionalmente melhor afluídas na repartição dos recursos disponíveis, existe atualmente demanda de aproximadamente Cr\$ 4,5 trilhões para execução de programa de restauração de 8,6 mil quilômetros e recapeamento de 22,5 mil km de vias que apresentam deterioração prematura. Sem falar da necessidade urgente de implantarem-se mais 2,9 mil quilômetros, e pavimentarem-se 3,3 mil quilômetros, em diversas regiões do País, segundo informou o Ministro Cloraldino Severo na palestra referida. (Quadros 5, 6 e gráficos 6 e 7.)

Caberia, em tal quadro de limitação de recursos com que se debate o setor de transportes e, dentro dele, a modalidade ferroviária, considerar que necessidades e reivindicações atender, e não apenas a nível da Nação em seu todo, como sobretudo no que concerne às regiões menos desenvolvidas.

Diante desse quadro, Sr. Presidente, Srs. Senadores, cabe alertar para a necessidade urgente de retomarem-se os investimentos na conservação e complementação da malha ferroviária; o que estamos assistindo, hoje, é a deterioração de infra-estrutura que custou à Nação enormes sacrifícios para construir — e não apenas no que diz respeito às ferrovias — por absoluta falta de recursos para as mais mezinhas tarefas de conservação.

Como, então, agir diante dessa urgência, e fazê-lo no bojo da crise sem precedentes em que se debate a Nação?

Julgo que não só é cabível, como um dever, colocar o tema da regionalização das necessidades, e da correspondente destinação de recursos, para seu

atendimento, mesmo no contexto da crise. Considero também que é preciso fugir a posicionamentos extremos, que só coloquem a dimensão técnico-econômica tradicional ou, em contraposição, apenas a político-social.

Nesta linha de raciocínio, deve-se partir da premissa de que o critério social, em sentido amplo, deve prevalecer nas decisões, desde que as soluções adotadas incorporem componentes técnicos capazes de garantir-lhes viabilidade — a qual não teria dar-se, no entanto, necessariamente a curto prazo, mas sim quando os agentes econômico-sociais mais decisivos, cresçam e se fortaleçam para ganhar autonomia e garantir continuidade a essas soluções. E que os custos, nesse curto prazo — etapa intermediária — sejam cobertos pela Nação como um todo porque, na realidade, os problemas das diversas regiões de um país são problemas do todo; a “contrario sensu” seria admitir que esse País não seja de fato uma Nação.

O que se deve ressaltar é que é desfocada a visão do Estado, ou de seus governantes, que conduz a atacar apenas alguns desafios, em algumas regiões, ou a atacar um problema de cada vez.

Solução integrada deve contemplar o conjunto de problemas do País, setoriais e regionais; conjunto a que corresponderá variada gama de ações, que por sua vez distinguir-se-ão quanto a intensidade, incidência, gradualismo, prazo, custos, abrangência, etc.

Em outras palavras, pressupõe tal solução a existência de planejamento de curto, médio e longo prazos, que explicita naturalmente, objetivos, propósitos, prazos, benefícios, custos, recursos, suas fontes e outros aspectos em variados níveis de detalhamento, em função dos cronogramas. O que é importante, acima de tudo, é que estará pelo menos explícito o que se vai fazer, propiciando participação e debate de todos, como convém à democracia que estamos procurando construir.

Com destaque, esse planejamento deve considerar as necessidades da Nação, vista como conjunto diferenciado de regiões e áreas, cujas estruturas, tendências e potencialidades não devem ser negligenciadas ou desprezadas. Desse modo, há que usar critérios que permitam avaliar, para cada região, o grau de significação das medidas reivindicadas, em termos da contribuição que trariam, ou da essencialidade de que se revestiriam, para o seu desenvolvimento tendo em mente também que, em muitos casos, isso pode significar a sua própria sobrevivência.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, um subsistema ferroviário localizado em região de níveis nitidamente mais baixos de atividade econômica, como é o caso nordestino, não deve ser confrontado com outros subsistemas ferroviários nacionais, quer em termos de suas dimensões físicas e capacidade instalada disponível, quer em termos da intensidade do uso dessa própria capacidade existente.

Geralmente, investimentos e aplicações de recursos nos demais subsistemas ferroviários do País deverão apresentar mais altas taxas de retorno, sendo portanto maiores suas viabilidades econômicas — não só pelas dimensões dos mercados usuários como pelas próprias características das ferrovias — melhor integradas espacialmente, melhor estruturadas e equipadas, operando a níveis mais altos de produtividade.

Sem tal diferenciação arrisca-se a reproduzir situações vigentes em muitas áreas da atividade econômico-social: como os índices de desempenho de algumas regiões são tradicionalmente baixos, elas não podem merecer prioridade em termos de concentração de recursos com vistas à elevação desses níveis; se não se beneficiam desse tratamento, aqueles índices não se elevam ou até caem ao longo do tempo, pelo menos em termos relativos.

Do sistema ferroviário brasileiro poder-se-ia dizer que só é nacional, no sentido de que é gerido, em quase sua totalidade, por uma só empresa, e de que suas diversas superintendências, em alguma medida, estão interligadas. Mas ocorre que, na realidade, essas superintendências são bastante diversas — em dimensão viária, modernização tecnológica, estado de conservação da infraestrutura e equipamentos, investimentos, política tarifária, escalas de operação e, conseqüentemente, em níveis de custos e de receitas.

A cobertura regional pela malha ferroviária — ou seja, o grau de integração do subsistema ferroviário regional — por outro lado não é suficiente, ou é inadequado para interconectar as áreas de mais intensidade e de maior relacionamento econômico, na atualidade, dentro da região, ou para escoar sua produção aos locais de destino fora dos limites regionais.

Não admira, assim, que os subsistemas ferroviários regionais, com tantas inadequações estruturais e dificuldades operacionais, venham enfrentando, ao longo do tempo, óbices para competir rentavelmente com as demais modalidades de transporte, notadamente com a rodoviária, face à flexibilidade operacional e a autonomia empresarial que caracterizam esta modalidade.

Diferentemente do que se verificou com o resto do sistema ferroviário nacional, os estímulos e influxos de nova política de transportes — que quebrou a tradicional prevalência dos investimentos em rodovia para ampliar a faixa de prioridades à ferrovia, e promoveu racionalização operacional e crescimento da produtividade ferroviária, bem como aumento na captação de cargas — não produziram no subsistema ferroviário nordestino resposta de vulto em termos de aumento nas toneladas por quilômetro de transporte efetuado, mas permitiram que transparecesse alguma vitalidade e capacidade de competir, na nova era da energia escassa e cara.

E muito mais não se deveria esperar porque, de fato, a região beneficiou-se apenas marginalmente dessa nova filosofia, uma vez que em termos relativos os

investimentos e a renovação tecnológica concentraram-se nas ferrovias do Sul e Sudeste, onde a demanda por transporte é muito maior.

Além do mais, como não poderia deixar de ser, a debilitada economia do Nordeste, ressentida pela longa estiagem dos últimos anos, teria que sentir mais duramente que as demais regiões os efeitos da grave crise econômica atual.

Sr. Presidente, Srs. Senadores, as informações até aqui alinhadas permitem que se constate uma situação preocupante no setor de transportes em nosso País e, em especial, em sua modalidade ferroviária. Preocupação que cresce na medida em que atentamos mais para as disparidades que, também nesse aspecto, aprofundam-se entre as regiões, em detrimento, de forma mais perversa, do Nordeste.

É imperioso, pois, que a Nação como um todo se una na exigência de providências para que se possa reverter a situação de penúria em que se encontram os transportes. Mesmo reconhecendo, como se fez questão de destacar no início deste pronunciamento, o esforço empreendido pelo Governo nos últimos anos, e os êxitos sem dúvida importantes que se obteve, ainda assim não se pode deixar de observar que a atual carência de recursos está levando à deterioração um patrimônio que, repita-se, custou sacrifícios de vulto à sociedade brasileira.

Cabe, pois, apelar ao Senhor Presidente da República João Baptista Figueiredo e aos Ministros da Área Econômica, para que busquem formas de restituir às ferrovias nacionais a capacidade de investimento que perderam, para que possam retomar, pelo menos, a expansão que conheceram até 1976.

Isso, obviamente, pressuporia adoção de medidas, como temos preconizado, que conduzam o País a retomar o processo de crescimento econômico, e mais que isso fazê-lo em termos que considerem a variável regional para que não subsistam regiões defasadas nesse como em outros setores.

De mais a mais, é também necessário aperfeiçoar os processos de planejamento vigentes, de maneira que possam ser consideradas as diversas variáveis aqui apontadas.

Não poderemos permitir, como brasileiros que à nossa geração se impute responsabilidade pela deterioração, em muitos casos já patente, do sistema que penosamente foi construído ao longo das últimas décadas. Assim como não poderemos admitir que, por omissão, sejam retardadas obras indispensáveis ao prosseguimento do desenvolvimento nacional, até mesmo para possibilitar a tão necessária economia de combustíveis.

É o que se impõe fazer — assim entendemos — no grave momento por que passa o País. (*Muto bem!*)

QUADRO 1

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA NO BRASIL
CARGA TRANSPORTADA, EM TONELADAS/QUILÔMETROS ÚTEIS
(1970/1982)

EMPRESAS	CARGA TRANSPORTADA (em milhões de TKU)						
	1970	1975	1978	1979	1980	1981	1982
Rede Ferroviária Federal	12.232	19.851	25.200	27.688	33.260	31.087	31.687
Estrada de Ferro Vitória—Minas	14.776	34.936	34.127	39.882	45.260	41.045	38.687
Ferrovía Paulista S/A — FEPASA	3.269	3.833	4.505	5.911	7.381	6.894	7.293
Outras	276	307	236	323	441	422	355
<i>Total</i>	<i>30.506</i>	<i>58.926</i>	<i>64.068</i>	<i>73.804</i>	<i>86.342</i>	<i>79.448</i>	<i>78.022</i>

Fonte: GEIPOT/MT

QUADRO 2

QUADRO COMPARATIVO DA MALHA FERROVIÁRIA E DA REDE
RODOVIÁRIA PAVIMENTADA DE DIVERSOS PAÍSES

— 1980 —

País	População 1.000.000	Extensão de	Extensão de	B	Ferrovias	Rodovias
		Ferrovias	Rodovias	—	Km 1.000	Km 1.000
		Km A	Pavimentadas B	A	Hab.	Hab.
Brasil	118,6	29,7	87,2	2,94	0,25	0,74
México	69,4	20,0	42,4	2,12	0,29	0,61
EUA	227,7	358,9	5.169,1	14,40	1,58	22,70
Alemanha — RFA	61,6	31,6	480,5	15,21	0,51	7,80
França	53,7	36,4	721,2	19,81	0,68	13,43
Japão	116,8	24,0	511,0	21,29	0,21	4,38

Fontes: Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil — RFFSA — 1981

— Anuário Estatístico Ferroviário Latino-americano — ALAF — Dados 1980

— ONU — Statistical Yearbook — Annuaire Statistique — 1979/80.

— Statistique Internationale des Chemins de Fer — Statistiques des Réseux — UIP — Année 1980.

— ONU — Monthly Bulletin of Statistics — Fevereiro — 1983 — Nova Iorque — 1983 — p.p 212/214.

— IRF — World Road Statistics — 1981.

Nota: Transcrito do documento "A Política de Transporte no Brasil — 1979/85" — Cloraldino Severo MT — Junho de 1983

QUADRO 3
INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTES

— 1973/82 —

(Em Cr\$ bilhões de 1983)

<i>Ano</i>	<i>DNER</i>	<i>RFFSA</i>	<i>SUNAMAM</i>	<i>PORTOBRÁS</i>	<i>EBTU</i>	<i>Outros Órgãos</i>	<i>Total</i>
1973	505,1	176,3	116,3	105,8	—	12,6	916,1
1974	539,6	202,8	151,9	79,3	—	11,2	984,8
1975	522,3	496,2	273,0	89,4	—	28,3	1.409,2
1976	515,7	554,1	261,3	97,2	75,7	23,6	1.527,6
1977	420,0	390,7	219,4	91,5	137,1	20,8	1.279,5
1978	393,6	249,2	231,3	113,1	148,0	31,3	1.166,5
1979	342,0	296,1	236,6	99,5	128,7	37,0	1.139,9
1980	258,7	362,7	265,7	92,9	95,1	32,4	1.107,5
1981	141,1	363,0	253,2	60,5	98,2	31,2	1.047,2
1982	196,5	244,4	217,2	101,2	55,8	30,2	845,3

FONTE: MT

NOTA: Transcrito do documento "A Política de Transportes no Brasil — 1979/85" — Cloraldino Severo — MT — Junho de 1983

QUADRO 4
RESULTADOS OPERACIONAIS DA RFFSA — 1982

(Exclusive transferências do Tesouro)

(Em Cr\$ bilhões/1982)

<i>Discriminação</i>	<i>Despesa</i>			<i>a Despesas</i>			$\frac{a}{c}$
	<i>Receita</i> <i>(a)</i>	<i>S/Depreciação</i> <i>(b)</i>	<i>Resultado</i>	— <i>b</i>	<i>Depreciação</i> <i>(c)</i>	<i>Resultado</i>	
Passageiros de Subúrbio	6,1	40,0	-33,9	0,153	35,6	-29,5	0,171
Nordeste (Cargas + Passageiros Interior)	11,2	31,0	-19,8	0,361	28,7	-17,5	0,390
Cargas	130,8	149,4	-18,6	0,826	128,7	+ 2,1	1,016
Passageiros do Interior . .	3,4	20,1	-16,7	0,169	18,5	-15,1	0,184
Total	151,5	240,5	-89,0	0,630	211,5	-60,0	0,716

Fonte: RFFSA

Nota: Transcrito do documento "A Política de transportes no Brasil — 1979/85" — Cloraldino Severo — MT — Junho de 1983

QUADRO 5
BRASIL: REALIZAÇÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS
MÉDIA ANUAL DOS PERÍODOS

— 1968/1978 —

(Em Km)

<i>Discriminação</i>	<i>1968-1974</i>	<i>1975-1978</i>	<i>1979-1982</i>
Implantação Básica	3.084,0	1.422,0	811,0
Pavimentação	2.671,0	1.382,0	959,0
Obras-de-arte	8,4	10,6	6,2
Restauração	587,0	1.142,0	1.114,0

FONTE: DNER

QUADRO 6
BRASIL: REALIZAÇÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS

1979-1982

(Em Km)

<i>Discriminação</i>	<i>1979</i>	<i>1980</i>	<i>1981</i>	<i>1982</i>
Implantação Básica	725,0	619,0	700,0	1.199,0
Pavimentação	1.198,0	805,0	588,0	1.244,0
Restauração	1.858,0	789,0	619,0	1.189,0
Obras-de-arte	7,0	6,3	3,8	7,8

Fonte: DNER

QUADRO 7
TRANSPORTE DE CARGA — RFFSA
1974-1982

TONELADAS TRANSPORTADAS, SEGUNDO AS SUPERINTENDÊNCIAS (em 10 ³ t)														
Anos	SR 1		SR 2		SR 3		SR 4		SR 5		SR 6		RFFSA	
	10 ³ t	Variação Anual (%)												
1974	2.894	—	6.070	—	18.032	—	6.715	—	3.977	—	5.604	—	43.292	—
1975	2.593	-10,4	6.811	12,2	21.244	17,8	6.366	-5,2	3.806	-4,3	5.626	0,4	46.446	7,3
1976	2.701	4,2	7.717	13,3	24.885	17,1	7.399	16,2	4.956	30,2	7.451	32,4	55.109	18,7
1977	2.579	-4,5	8.125	5,3	24.039	-3,4	5.702	-22,9	5.472	10,4	7.602	2,0	53.519	-2,9
1978	2.410	-6,6	8.343	2,7	24.112	0,3	6.146	7,8	5.889	7,6	7.316	-3,8	54.216	1,3
1979	2.745	13,9	9.682	16,0	24.234	0,5	8.121	32,1	7.006	19,0	9.134	24,8	60.922	12,4
1980	2.911	6,0	11.504	18,8	29.080	20,0	9.474	16,7	7.527	7,4	10.264	12,4	70.760	16,1
1981	2.764	-5,0	10.787	-6,2	26.556	-8,7	8.729	-7,9	7.793	3,5	11.27	9,4	67.856	-4,1
1982	2.786	0,8	11.079	2,7	27.375	3,1	9.351	7,1	8.071	3,6	11.166	-0,5	69.828	2,9

Fonte dos Dados: Anuários Estatísticos da RFFSA - 1977, 1980 e 1982.

(1) Inclui as Superintendências Regionais de Recife (Divisão Operacional de São Luís e Superintendências de Produção de Fortaleza e de Recife) e de Salvador (antiga Superintendência de Produção de Salvador, até 1979).

QUADRO 8

**TRANSPORTE REALIZADO PELA RFFSA E SUA VARIAÇÃO ANUAL,
SEGUNDO AS SUPERINTENDÊNCIAS
1974/1982**

TRANSPORTE REALIZADO EM T KM ÚTEIS														
Anos	SR 1 ⁽¹⁾		SR 2		SR 3		SR 4		SR 5		SR 6		RFFSA	
	10 ⁶ tKm	Variação Anual (%)												
1974	1.070	—	1.958	—	9.710	—	1.284	—	1.794	—	2.433	—	18.248	—
1975	1.004	-6,2	2.099	7,2	11.840	21,9	1.200	-6,5	1.550	-13,6	2.157	11,3	19.851	8,8
1976	1.410	40,5	2.493	18,8	13.546	14,4	1.489	24,1	1.928	24,4	2.578	19,5	23.447	18,1
1977	1.510	7,1	3.248	30,3	13.873	2,4	1.961	31,7	2.160	12,0	2.499	-3,1	25.251	7,8
1978	1.465	-3,0	3.056	-5,9	14.349	3,4	1.637	-16,5	2.346	8,6	2.349	-6,0	25.202	-0,2
1979	1.724	17,7	3.303	8,1	14.593	1,7	2.157	31,8	3.055	30,2	2.857	21,6	27.689	9,9
1980	1.936	12,3	4.305	30,3	17.793	21,9	2.706	25,5	3.602	17,9	2.918	2,1	33.260	20,1
1981	2.020	4,3	3.895	-9,5	15.960	-10,3	2.506	-7,4	3.610	0,2	3.097	6,1	31.087	-6,5
1982	2.069	2,4	4.082	4,8	15.888	-0,5	2.529	0,9	3.931	8,9	3.188	2,9	31.687	1,9

FONTE DOS DADOS: Anuários Estatísticos da RFFSA — Anos de 1977, 1980 e 1983.

(1) Inclui as Superintendências Regionais de Recife (Divisão Operacional de São Luis e Superintendências de Produção de Fortaleza e Recife) e de Salvador (antiga Superintendência de Produção de Salvador, até 1979).

QUADRO 9
RECURSO MÉDIO NO TRANSPORTE DE
MERCADORIAS POR FERROVIA NO NORDESTE
1977 — 1982

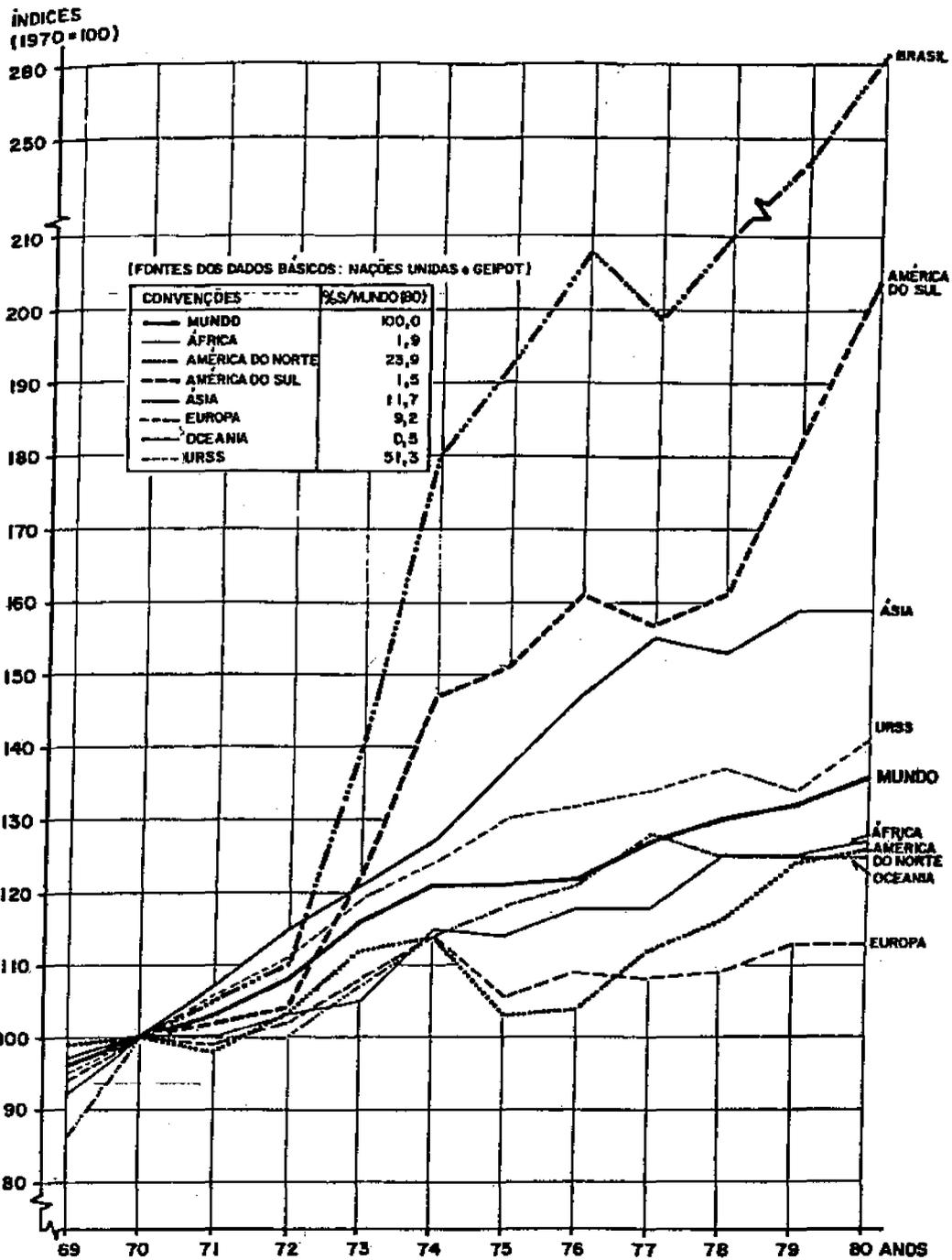
<i>Superintendências</i>	<i>Percurso Médio</i> <i>(Em km)</i>			
	<i>1979</i>	<i>1980</i>	<i>1981</i>	<i>1982</i>
Superintendência Regional — Recife	381	390	406	433
Superintendência de Produção — Fortaleza	607	606	594	594
Superintendência de Produção — Recife	326	340	366	410
Divisão Operacional — São Luís	125	150	179	193
Superintendência Regional — Salvador	588	596	651	619

Fonte: Anuários Estatísticos da RFFSA — Anos de 1983 a 1980

GRÁFICO 1
ÍNDICES DE DEVOLOUÇÃO DE PRODUÇÃO DE
SERVIÇOS FERROVIÁRIOS

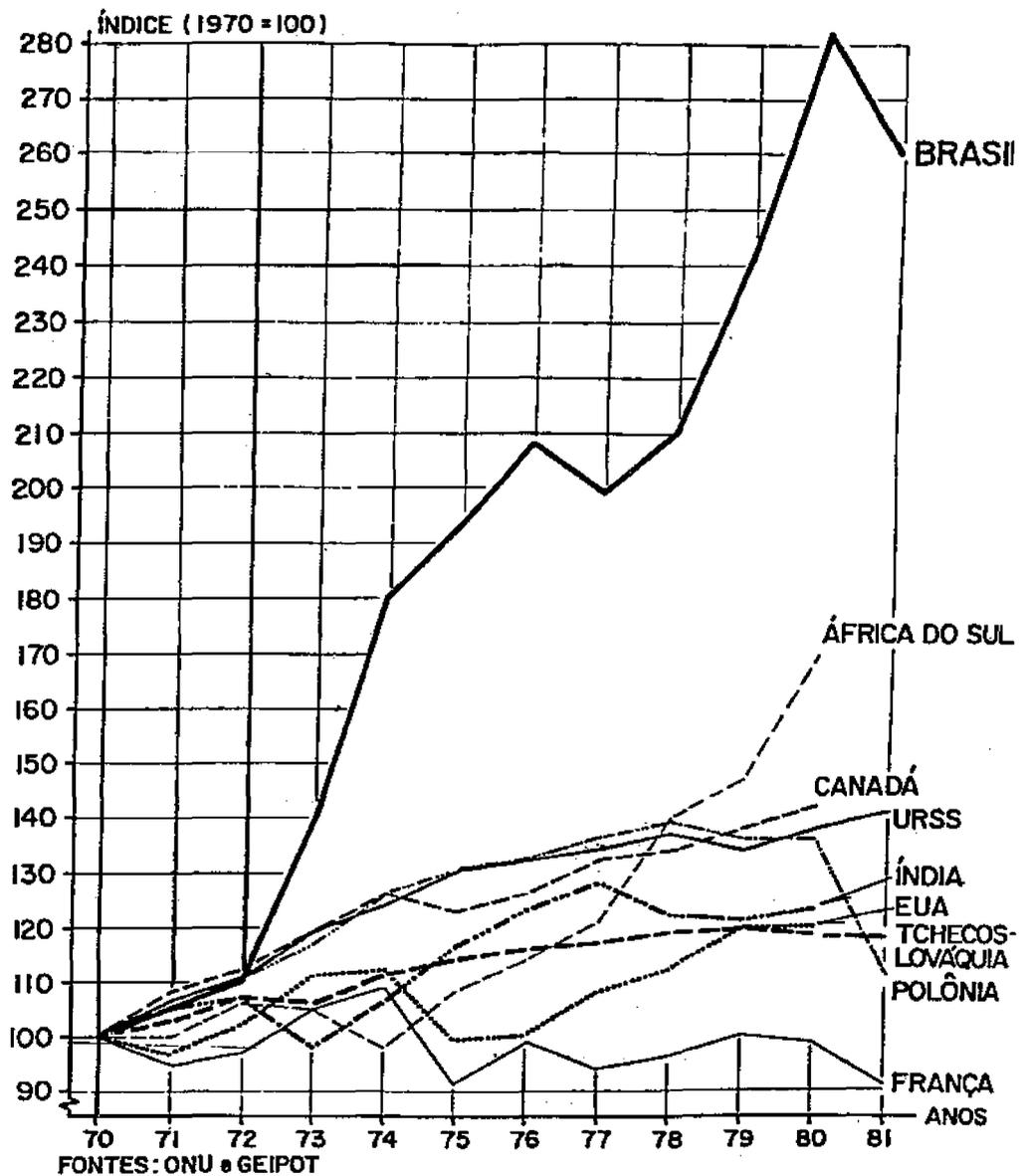
DE CARGA (t.km) SEGUNDO CONTINENTES —
1969/80

Base 1970 = 100



Fonte: "A Política de Transportes no Brasil — 1979/85" —
 Cloraldino Severo — MT — Junho de 1983.

GRÁFICO 2
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS
 Evolução Relativa — 1970/81 (t.km)



Nota: Transcrito do documento "A Política dos Transportes no Brasil — 1979/85". Cloraldino Severo — MT — Junho/83

GRÁFICO 3

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DA CARGA NO MUNDO — 1980

PAÍSES	em 10 ⁵	1972	700	800	1300	2.300	2.400	(1.000)
URSS								3.438.850
EUA								1.341.720
CANADÁ								228.120
ÍNDIA								157.116
POLÓNIA								134.736
ÁFRICA DO SUL								96.768
BRASIL								86.343
TCHECOSLOVÁQUIA								72.636
FRANÇA								69.468
ALEMANHA FEDERAL								65.292
RDA								56.496
MÉXICO								41.328
JAPÃO								39.312
JUGOSLÁVIA								24.996
HUNGRIA								23.868
ITÁLIA								19.916
BULGÁRIA								17.676
REINO UNIDO								17.640
SUÉCIA								15.912
AUSTRIA								11.040
ESPAÑA								10.908
GRÉCIA								10.548
ARGENTINA								9.455
PAQUISTÃO								8.520

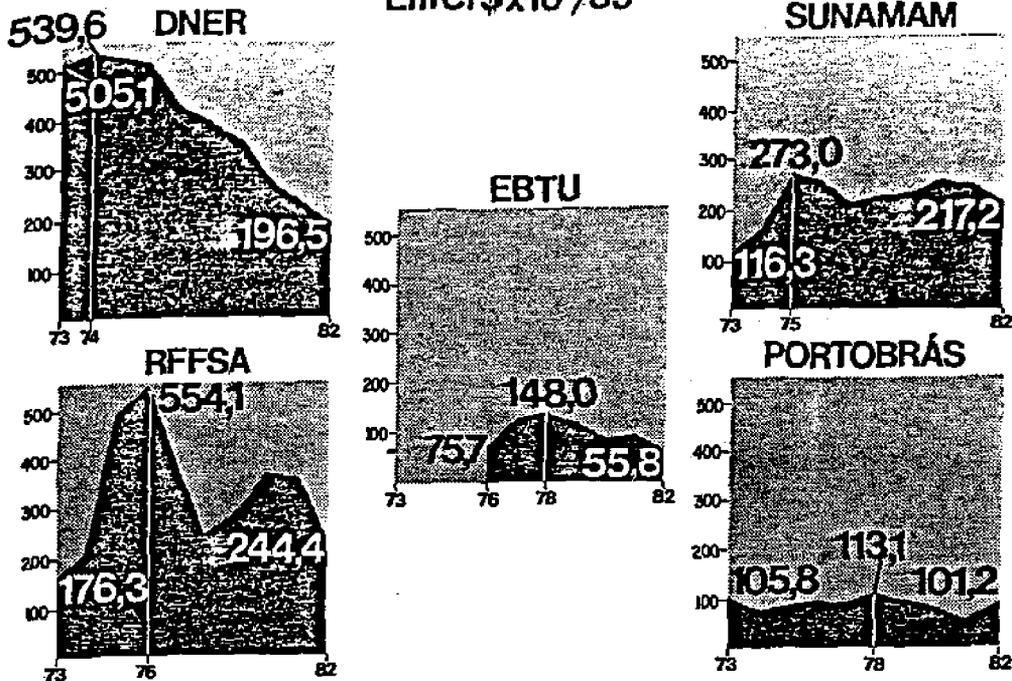
Fonte: "Política de Transportes e Conjuntura Atual" — Conferência do Ministro Cloraldino Severo na Escola de Guerra Naval — Outubro de 1983.

GRÁFICO 4

INVESTIMENTOS FEDERAIS NOS ÓRGÃOS VINCULADOS

— 1973/82 —

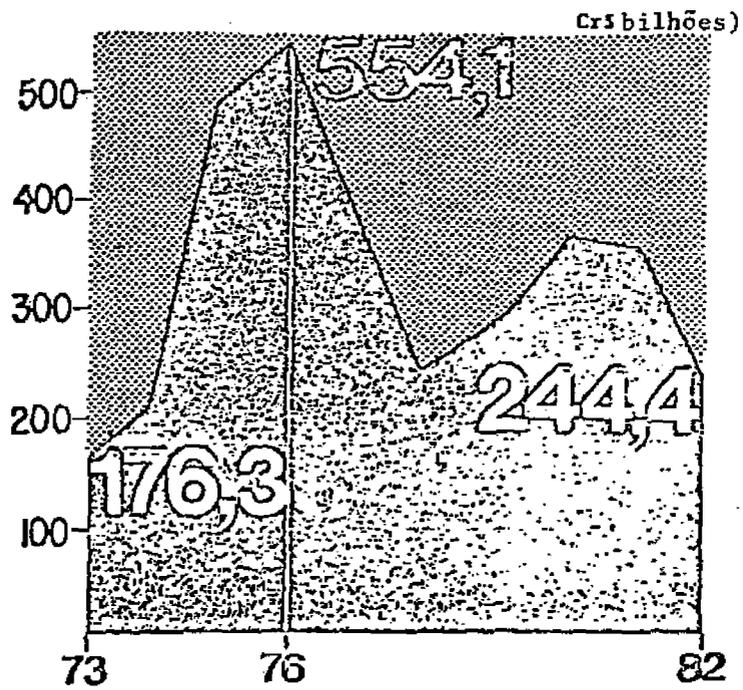
Em Cr\$ x 10⁹/83



Fonte: MT

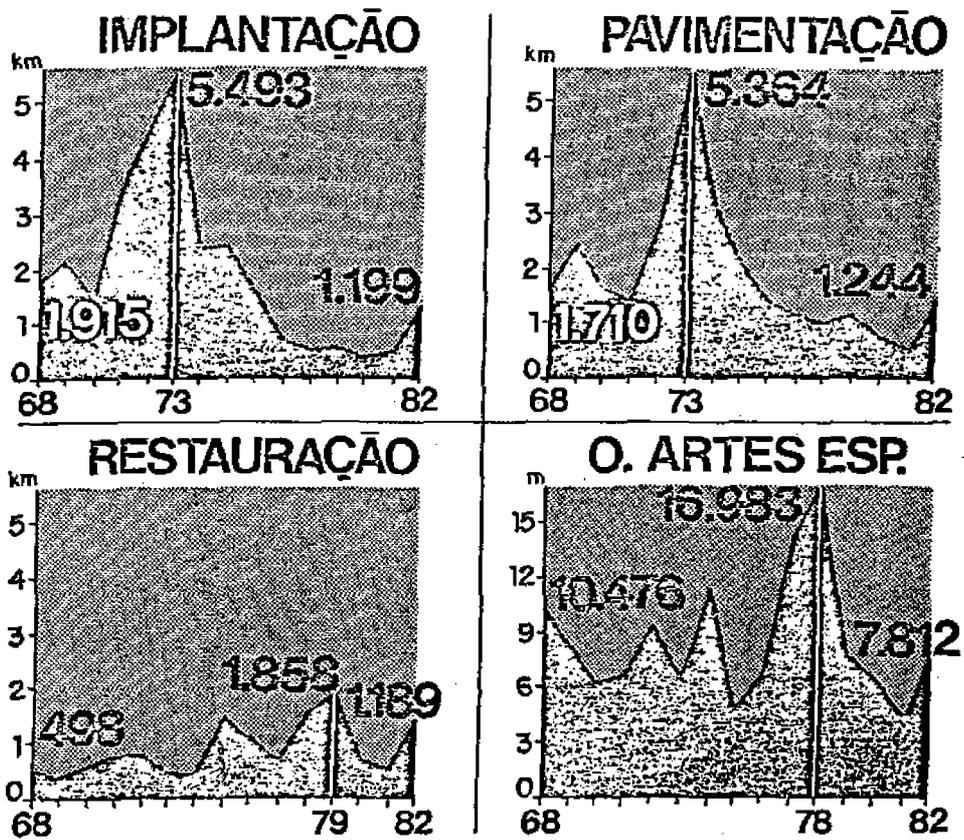
Nota: Transcrito do documento "A Política de Transportes no Brasil — 1979/85" — Cloraldino Severo — MT — Junho de 1983.

GRÁFICO 5
INVESTIMENTOS FEDERAIS NA RFFSA
1973 — 1982



Fonte: "Política de Transportes e Conjuntura Atual" —
Conferência do Ministro Cloraldino Severo na Escola de Guerra Naval —
Outubro de 1983.

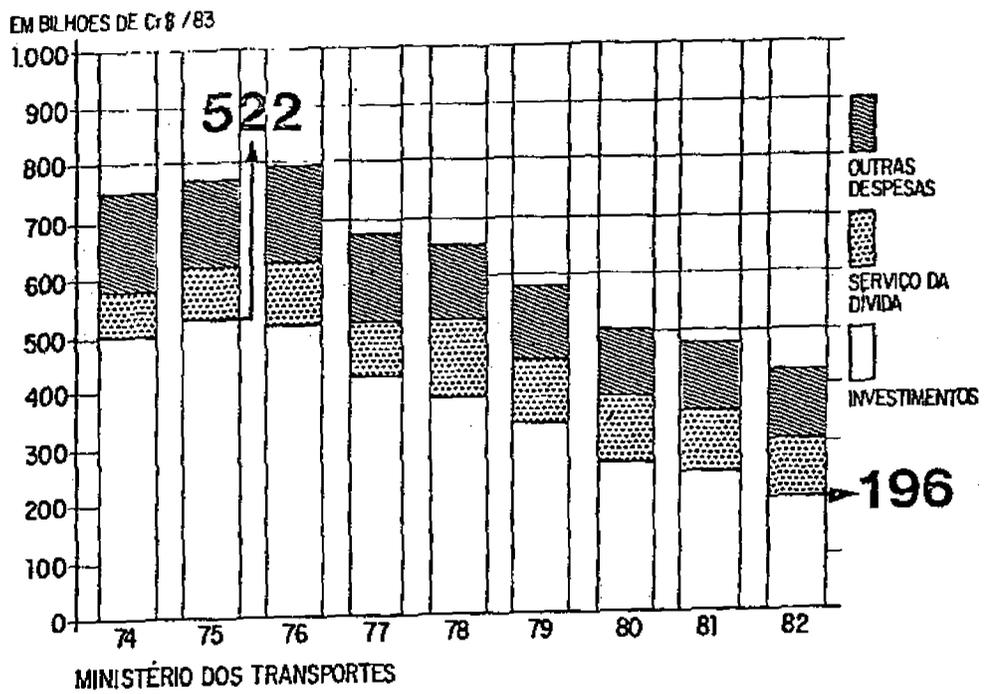
GRÁFICO 6
REALIZAÇÕES DO DNER
 Período 1968/82



Fonte: DNER/MT

Nota: Transcrito do documento "A Política de Transportes no Brasil — 1979/85" — Cloraldino Severo — MT — Junho/83.

GRÁFICO 7
DNER — EVOLUÇÃO DOS DISPÊNDIOS



Era o que tinha a dizer. (*Muito bem!*)

AÇÃO PARLAMENTAR

- 1 — Cem Anos de República*
- 2 — Informática e Desenvolvimento*
- 3 — Importância do Mar e Presença na Antártica*
- 4 — Nordeste: o Semi-árido*
- 5 — Reforma Tributária*
- 6 — Ciência e Tecnologia*
- 7 — Desenvolvimento Urbano*
- 8 — Sucro-Álcool-Química: Nova Fronteira Econômica*
- 9 — Simplificação das Leis*
- 10 — Participação do Congresso na Política Externa*
- 11 — Filinto Müller e a Política*
- 12 — Política de Desenvolvimento para uma Nação Multirregional*
- 13 — Agricultura: Nova Fronteira*
- 14 — Uma Política de Irrigação*
- 15 — Importância da Educação para a Realização Democrática*
- 16 — Subsídios para uma política Cultural*
- 17 — Política de Transporte e a Crise Energética*
- 18 — Voto e Federação*
- 19 — Nilo Coelho: "O Homem e o Político"*
- 20 — Trabalho e Sindicalismo*
- 21 — Apoio à Microempresa*

Endereço para correspondência:

Senado Federal

Gabinete nº 01

CEP 70160 — Brasília — DF

