

Transporte melhora, com imaginação

Administrar a escassez. Esta foi a palavra de ordem, em obediência à diretriz do próprio presidente da República, João Figueiredo, adotada pelo ministro Cloraldino Severo, desde que assumiu a Pasta dos Transportes. Tirar o máximo da estrutura existente, de forma a obter os melhores resultados, sem a necessidade de grandes investimentos.

Mas, apesar da falta de recursos e das necessidades do País em matéria de transportes, principalmente no que diz respeito às exportações, o saldo desse Governo é positivo, já que se conseguiu aumentar a produtividade do setor, nas diversas áreas que compõem o complexo de transportes do País.

Foi assim com a modalidade ferroviária, que em matéria de produtividade de transporte bateu todos os recordes históricos do País; foi assim com os transportes públicos urbanos, cuja melhoria se faz sentir à primeira vista; foi assim com o sistema portuário que, apesar do incremento das exportações, deu pleno atendimento ao esforço exportador nacional.

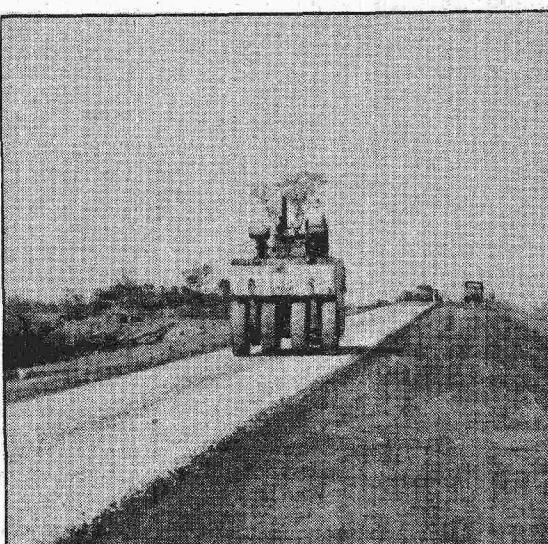
Utilizar toda a estrutura disponível; eliminar os entraves burocráticos, desnecessários, que comprometam o bom andamento do sistema; e, sobre isso, usar a imaginação, para substituir a ausência de recursos que permitisse grandes investimentos.

Usar a imaginação, no caso, foi buscar a participação, dentro dos novos ares de abertura política, de todos os segmentos da sociedade na administração dos problemas de transporte. Afinal, "serviço público é servir ao público. E com a participação dele". Esta foi a filosofia adotada pelo Ministério dos Transportes.

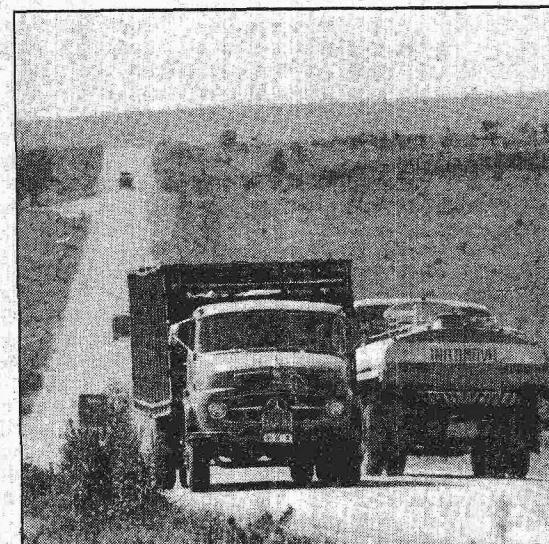
Nesse sentido, realizou-se ampla pesquisa, em todas as regiões do País, para recolher sugestões e críticas da população em relação aos transportes coletivos urbanos e também no que diz respeito ao transporte rodoviário de passageiros, interestadual e internacional.

Mas não foram ouvidos apenas os usuários. No caso do transporte interestadual e internacional por ônibus, todos os segmentos, de uma forma ou de outra interessados na questão, fizeram críticas e sugestões que resultaram nas diversas mudanças efetuadas no setor, como a seleção de pontos de parada e de apoio, capacitados a dar o melhor atendimento possível, em matéria de conforto, higiene e alimentação aos passageiros.

Essas críticas e sugestões estão hoje nas mãos do presidente João Figueiredo, em forma de regulamento, onde se dedica um capítulo especial aos direitos dos usuários, objetivo maior do serviço prestado. Foi dessa forma também, com a abertura da administração à participação da sociedade, que se elaborou o regulamento do transporte rodoviário de cargas no País, quando se ouviu todos os segmentos interessados, desde os grandes transportadores ao caminhoneiro de um só veículo.



Apesar da escassez de recursos, mais de 4 mil quilômetros de estradas foram abertos



rou, em 1984, todos os recordes históricos do setor em produtividade, transportando 77,8 milhões de toneladas-úteis de carga e 33,8 milhões de toneladas por quilômetro-útil, superando em 11,5 e 14,2 por cento, respectivamente, o trabalho realizado em 1983.

Registrhou-se também um aumento de produtividade dos vagões, em 13 por cento; dos carros, em 14,6 por cento; e dos funcionários da Rede Ferroviária Federal, em 10 por cento. O quadro de pessoal da Rede foi ampliado com a contratação de mais 3.500 novos empregados, chegando-se ao total de 81 mil funcionários.

A política desenvolvida no setor permitiu, pela primeira vez, que a Rede Ferroviária Federal equilibrasse a sua balança de receita e despesa, principalmente através do trabalho de gerenciamento e da racionalização do serviço.

No setor portuário, a ênfase foi para os aspectos operacionais, com a adoção de medidas voltadas para o aumento da eficiência dos portos, elevando-se a produtividade da estrutura existente, com o reapalhamento dos principais portos brasileiros.

Além do programa de reaparelhamento, o projeto de desburocratização da administração portuária — reduzindo em até 50 por cento o número de documentos utilizados nos portos do Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, e Fortaleza — e a abertura dos portos à participação dos diversos segmentos interessados possibilitaram uma maior produtividade do sistema.

Os portos brasileiros movimentaram, ano passado, 310 milhões de toneladas de mercadoria, superando em 19 por cento o trabalho realizado em 1983. A exportação de longo curso fechou o ano com 140 milhões de toneladas, contra 112 milhões de toneladas, no ano anterior.

Assim se fez também com o transporte ferroviário de passageiros e de cargas. Publicou-se no Diário Oficial da União, com larga antecedência, o projeto de regulamentação, para recebimento de críticas e sugestões que levassem à edição de um regulamento, na medida do possível, satisfatório para todas as partes interessadas na operação do sistema.

Com o sistema portuário não foi diferente, também dentro da filosofia de que "o porto não é de ninguém especificamente, o porto é da sociedade". E aí foi feito, considerando-se todo o complexo de transportes do País, o trabalho mais importante de desburocratização, com a eliminação praticamente de todos os papéis desnecessários, complicadores da operação portuária.

Como no caso do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, criou-se o Conselho de Usuários do Porto, com a participação de representantes de todos os segmentos liga-

dos à operação dos portos no Brasil. Os resultados, embora modestos diante da necessidade do País, estão aí: no setor ferroviário, todos os recordes históricos em matéria de produtividade de transportes foram batidos, isso sem a realização de grandes investimentos. Na área de transportes urbanos, os resultados também são evidentes. Situação equivalente se registra no setor portuário, que apresenta hoje, embora ainda haja muito por fazer, portos bem aparelhados e, principalmente, bem administrados, permitindo operações rápidas e seguras de embarque e desembarque, o que facilita as exportações.

DESEMPENHO

No setor rodoviário, a prioridade, ditada mesmo pela escassez de recursos, foi conservar a malha rodoviária existente, procurando manter as condições de tráfego e segurança. Ainda assim, uma grande obra foi feita: a construção da Rodovia Marechal Rondon, a BR-364, ligando, por

asfalto, Cuiabá, no Mato Grosso, a Porto Velho, em Rondônia, numa extensão de 1.442 quilômetros.

Foram pavimentados, durante o ano passado, 1.072 quilômetros de rodovias, 33 por cento a mais que em 1983. Além disso, foram restauradas 2.128 quilômetros de estradas, 80 por cento a mais que no ano anterior, e feito tratamento preventivo em 2.138 quilômetros de rodovias federais.

Durante o Governo do presidente João Figueiredo, foram pavimentados 4.000 quilômetros de rodovia em todo o País, além da construção de 23.303 pontes e viadutos, com destaque para a Rodovia Regis Bittencourt, no Rio Grande do Sul.

O Programa Nacional de Estradas Alimentadoras permitiu a construção de 4.200 quilômetros de estradas em todo o território nacional, destinadas ao escoamento da produção agrícola das áreas rurais para os centros de consumo.

O transporte ferroviário supe-