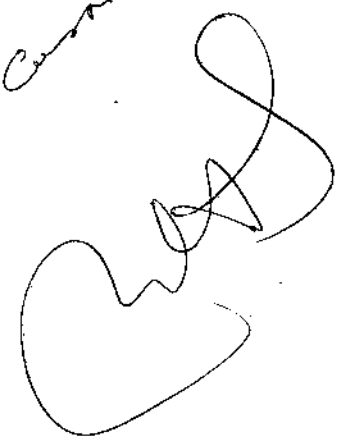


ste camp  
mopade o rodop  
fiel de rodop  
restat a gila  
hlo de Blns Pogni  
a pto de hlo  
de pto de hlo



**POBRES VIAJANTES**

**ESTADO E TRANSPORTE COLETIVO URBANO  
BRASIL – GRANDE SÃO PAULO**

1964/84

*Eduardo Fagnani*

**EDUARDO FAGNANI**

*1964/84*  
*de Filosofia e Ciências Humanas*

*Dissertação de Mestrado apresentada ao  
Departamento de Ciências Políticas do  
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
da Universidade Estadual de  
Campinas*

dezembro de 1985

**UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL**

Para meus pais,  
Maria Thereza C. Ayres de Albuquerque,  
José Carlos de S. Braga e  
Pedro Luiz B. Silva

## ÍNDICE

|   | Pág. |
|---|------|
| APRESENTAÇÃO .....  |      |
| <br>  |      |
| CAPÍTULO I - PADRÃO DE ACUMULAÇÃO, POLÍTICA ECONÔMICA,<br>POLÍTICA DE TRANSPORTES E EQUIDADE SOCIAL.                          | 20   |
| 1. Industrialização Pesada e Padrão "Auto-<br>mobilístico-Rodoviário" .....   | 24   |
| 2. O Fracasso do II PND e Impasse na Polí-<br>tica dos Transportes .....  | 44   |
| 3. Recessão, Política Econômica Ortodoxa e<br>Esgotamento do Padrão de Financiamento<br>do Setor dos Transportes.....         | 77   |
| <br>  |      |
| CAPÍTULO II - A CENTRALIDADE POLÍTICA DA QUESTÃO DOS<br>TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS .....                                   | 122  |
| 1. Centralidade, Alcance e Limites da Polí-<br>tica Federal no Período 1974/78 .....  | 131  |
| 2. Reforço da Centralidade, Centralização<br>do Processo Decisório, Limites da Polí-<br>tica Federal no Período 1979/84 ..... | 188  |

|   |     |
|---|-----|
| CAPÍTULO III - PRIVATIZAÇÃO DAS POLÍTICAS DE GOVERNO E<br>MAXIMIZAÇÃO DE INTERESSES PARTICULARES:<br>O CASO DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO ..... | 198 |
| 1. O Velho Sonho do Metrô Paulista: Planos<br>e Debate no Período 1925/65 .....   | 200 |
| 2. Maximização de Interesses Particulares:<br>Alguns Indícios .....   | 232 |
| <br>  |     |
| CAPÍTULO IV - A BAIXA EFETIVIDADE DAS POLÍTICAS DE GOVERNO<br>EM TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO .....                 | 278 |
| 1. Análise das Políticas Governamentais Implementadas .....   | 280 |
| 2. As políticas Governamentais e o Quadro<br>de Condições do Transporte Coletivo .....  | 396 |
| <br>  |     |
| CONCLUSÃO .....   | 424 |
| <br>  |     |
| BIBLIOGRAFIA .....  | 432 |

## APRESENTAÇÃO

Esta dissertação é parte de um esforço maior de compreensão da natureza, do alcance e dos limites da intervenção do Estado nos setores sociais, <sup>(1)</sup> no Brasil, no período 1964/84.

O formato particular assumido por uma política governamental num momento determinado é resultado da influência de uma multiplicidade de condicionantes de natureza política e econômica, de ordem estrutural e histórica e/ou eminentemente conjuntural.

As análises de políticas públicas defrontam-se, assim, de imediato, em um complexo problema de ordem metodológica.

O procedimento metodológico adotado neste trabalho pode ser compreendido por meio da noção de perfil de intervenção <sup>(2)</sup> que encerra a combinação, assumida de forma predominante e relativamente estável no tempo, de quatro características básicas associadas ao desenvolvimento de uma política setorial de corte social,

---

(1) Refiro-me especificamente às ações de governo formuladas para compensar seja a nível simbólico-ideológico, seja a nível da oferta efetiva de bens e serviços - os efeitos nefastos e desintegradores do processo econômico. São intervenções que incidem de forma mais direta sobre as condições de vida dos extratos populacionais de menor poder aquisitivo, uma vez que seu objetivo explícito é oferecer bens e serviços de uso individual ou coletivo que complementem a cesta básica de consumo. Tratam-se, especialmente, das políticas de governo implementadas nos setores de atenção à saúde, previdência social, educação, habitação, saneamento básico, alimentação e transportes coletivos urbanos.

(2) Na explicitação do procedimento metodológico desenvolvido nesta dissertação utilizo-me do trabalho: "O Perfil das Políticas de Governo na Área Social", que venho desenvolvendo em conjunto com Pedro Luis Barros Silva. Nesse trabalho, por sua vez, a tentativa de construção da noção de perfil de intervenção beneficia-se das idéias e dos conceitos desenvolvidos pelos seguintes autores: ABRANCHES, S.H. *The divided, Leviathan; state and economic policy formation in authoritarian Brazil*. Cornell, 1978, mimeo (tese dout. Cornell Univ.); VIOLA, E.J. *Formas de Estado e formas de regime no capitalismo periférico*. Campinas, 1978, mimeo. (Tese mest. Dep. Ciên. Soc. IFCH/UNICAMP); SANTOS, W.G. *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro, Ed. Campus 1979; BRAGA, J.C. e GOES DE PAULA, S. *Saúde e Previdência, estudos de política social*. São Paulo CEBES-HUCITEC, 1981; MARTINS, C.E. *Capitalismo de Estado e Modelo Político no Brasil*, Rio de Janeiro, Graal, 1977.

a saber:

- Suas relações com a política econômica geral do Governo, do ponto de vista de sua estrutura de financiamento e natureza do gasto, o que implica a identificação do grau de adequação/articulação das políticas voltadas ao desenvolvimento social e ao processo de acumulação. O conteúdo dessas relações depende das formas específicas que assume, em cada formação social, o processo de construção de bases técnicas, financeiras e sociais do Estado, enquanto agente promotor do binômio acumulação e equidade social e que comporta, simultaneamente, determinantes de ordem econômica e política.
- Sua posição e seu grau de inserção enquanto prioridade nos centros decisórios de governo mais importantes, ou seja, o seu grau de centralidade. Essa característica expressa uma dimensão eminentemente política da ação do Governo analisada e relaciona-se, no que diz respeito às políticas de corte social, ao problema de construção de mecanismos de controle social e da criação de elementos que auxiliem a ampliação das bases sociais de sustentação das diferentes coalizões politicamente predominantes em cada conjuntura. Diz respeito, portanto, não só a determinantes estruturais, mas também ao processo de seleção de prioridades que a cada momento compõem a agenda governamental.
- O formato de organização particular da intervenção estatal em questão, ou seja, o grau de complexidade organizacional que as diferentes políticas governamentais apresentam ao longo de seu processo de desenvolvimento. A complexidade organizacional está relacionada às diferentes etapas de estruturação material do Estado Capitalista, a nível nacional, e aos graus de autonomia relativa de ação que as organizações estatais podem deter a partir de sua intervenção crescente de desenvolvimento econômico, social e político, característica que predomina na evolução das sociedades capitalistas periféricas. Finalmente, envolve as múltiplas relações entre a esfera pública e a esfera privada na produção e distribuição de bens e serviços e que realçam o

papel essencial que o Estado exerce na intermediação entre a produção e o consumo.

- O impacto produzido no problema ou aspecto da questão social para o qual a política se dirige, ou seja, seu grau de efetividade social. Essa característica diz respeito à influência da política em questão na redução ou potencialização do problema que a origina. Cabe lembrar que uma mesma política pode ter impactos diferenciados para segmentos distintos da sociedade. Além disso, a análise do impacto de uma política governamental deve considerar a influência no mesmo decorrente de outras ações de governo em outros setores.

As quatro características que formam a substância do perfil devem ser examinadas apenas no conjunto de suas múltiplas relações e determinações recíprocas, isto é, como uma combinação. Somente a partir da resultante obtida do cruzamento de suas características é possível analisar a natureza, o alcance e os limites de cada intervenção governamental, materializados na idéia de perfil de intervenção.

Apesar da diversidade e heterogeneidade dos fenômenos captados por essas dimensões analíticas, pode-se identificar traços predominantes, responsáveis, por assim dizer, pelo desenho básico assumido pela política considerada. Decorre disso que, dada a vigência de certo perfil de intervenção, não será excluída a existência de variantes ou alternativas reais ou potenciais, representadas pelo surgimento ou permanência de traços secundários ou de pouca expressão relativa, que permanecem subordinados àquela configuração predominante da política enquanto subsiste o perfil; em outras palavras, até que se configure uma efetiva transformação do mesmo, a partir da qual uma ou outra dessas variantes ou alternativas podem vir a assumir o caráter de predominância na configuração de um novo perfil.

Portanto, a apreensão de determinado perfil de uma política implica a compreensão de que tal política é heterogênea e comporta contradições. Essas, no entanto, se apresentam como manifes-



tações secundárias e/ou conjunturais, passíveis de serem absorvidas pela vigência dos fenômenos cuja predominância caracteriza cada perfil. Porém, à medida que tais contradições passem a constituir-se num fenômeno mais duradouro e generalizado, pode abrir-se um processo de transformação do perfil de intervenção, o que implica, por sua vez, o pressuposto de que uma política de governo não é um elemento estático e só pode ser apreendida enquanto processo de natureza reiterativa, ou seja, que garante alguma estabilidade no tempo à configuração básica considerada.

Constata-se, desse modo, que o formato assumido pela intervenção governamental, em cada etapa de seu desenvolvimento, depende da maneira particular por meio da qual se articulam fenômenos de natureza distinta, captados pelas quatro características anteriormente citadas.

Tendo por base esses procedimentos metodológicos, a presente dissertação pretende contribuir para a fundamentação da hipótese geral de que no Brasil, no período 1964/84, o perfil da intervenção governamental no conjunto dos setores sociais assumiu, preponderantemente, as seguintes características: <sup>(3)</sup>

- A forma particular assumida pela articulação/adequação desses setores ao processo de acumulação não se mostrou solidária aos objetivos de obtenção de equidade, justiça e desenvolvimento social.
- A questões sociais tiveram, de modo geral, elevados graus de centralidade política na estratégia de manutenção do poder das coalizões hegemônicas a nível central. No contexto autoritário, essa centralidade traduziu-se, concretamente, na centralização política, institucional e financeira das ações de governo na esfera federal, restringindo-se aos demais níveis administrati-

---

(3) Neste ponto, benefico-me mais uma vez do trabalho que venho desenvolvendo em conjunto com Pedro Luis Barros Silva, citado anteriormente.

vos e à sociedade civil, em sentido amplo, qualquer participação nos processos decisórios afetos a essas políticas governamentais.

- Na ausência de controles efetivos, democráticos e transparentes da sociedade civil sobre as ações do Estado, o formato específico assumido pelas articulações entre organizações governamentais e segmentos privados nos processos de formulação, implementação e gestão das políticas sociais permitiu a ocorrência de elevados níveis de privatização dessas políticas de governo, acompanhadas da possibilidade de maximização de interesses imediatos e particulares de segmentos empresariais e burocráticos em detrimento dos interesses da coletividade em seu conjunto.
- Finalmente, a quarta característica do referido perfil de intervenção é a reduzida efetividade das políticas de governo na área social.

A primeira característica do perfil de intervenção estatal no campo social é compreendida por meio da relação peculiar que se estabelece entre a política econômica geral do Governo e as políticas sociais, examinada aqui pelo ângulo das formas de financiamento do desenvolvimento social.

A partir de 1964, observa-se um conjunto de reformas básicas, que ao se efetuarem potencializaram a capacidade financeira do Estado. Logra-se, ao menos teoricamente, a estruturação de mecanismos de captação de recursos que possibilitem transformações qualitativas e quantitativas nas áreas de investimento e gasto público, inclusive nos setores de corte social.

Essa transformação, contudo, não cria nenhum elemento de compatibilização entre os processos de acumulação e a obtenção da equidade social. Ao contrário, é inequívoca a ausência de uma articulação solidária e positiva entre políticas de desenvolvimento econômico e social.

Do ponto de vista estrito do financiamento dos setores

sociais, a ausência de uma articulação solidária e positiva entre políticas de desenvolvimento econômico e social se materializa na regra implícita do avanço da intervenção estatal somente nos setores em que se conseguiu a montagem de mecanismos de auto-sustentação financeira do gasto social.

No pós-64, o financiamento das políticas sociais tem sido distinto em dois grupos de setores.

Em primeiro lugar, naqueles onde não se criaram mecanismos autônomos de captação de recursos e o financiamento, portanto, depende exclusivamente do orçamento fiscal. Nesses casos, verifica-se que, na distribuição do gasto estatal a partir do orçamento fiscal (recursos obtidos via sistema tributário nacional), os programas sociais têm recebido recursos reais cada vez menores. Em outras palavras, políticas como as de saúde pública de dotações orçamentárias, têm recebido sistematicamente verbas reduzidas, ocorrendo o esvaziamento progressivo de seus programas e projetos. Esse fato potencializou as características já regressivas do sistema tributário nacional, uma vez que as prioridades sociais não têm posição relevante no processo de alocação de verbas do orçamento fiscal e diferentes setores.

O gasto estatal direto em programas sociais, por sua participação relativa residual no dispêndio social geral e no volume de gasto orçamentário global, não tem funcionado, portanto, como um mecanismo efetivo de redistribuição indireta da renda.

Em segundo lugar, o financiamento é distinto em alguns setores (ex.: habitação, previdência, saneamento), onde foi possível a criação de uma base financeira auto-sustentada que independa de recursos do orçamento fiscal e que se sustente pelo estabelecimento de ônus adicional sobre os segmentos assalariados.

Nesses casos, a lógica de auto-sustentação financeira fundamenta-se em critérios, indubitavelmente não-equânimes:

- os mecanismos de captação de recursos significam um acréscimo

na contribuição dos assalariados, além daquela já captada pelo sistema tributário nacional, regressiva em sua estrutura de incidência;

- nessa lógica, além de a base do financiamento recair compulsoriamente sobre as camadas assalariadas, monta-se, em alguns programas importantes, a "armadilha" da rentabilidade empresarial. A consequência mais séria desse processo é que em muitos casos, mesmo pagando pelos serviços que deveria receber, a população assalariada, notadamente a de baixa renda, não os recebe. E isso porque a contribuição compulsória não livra o assalariado do pagamento direto dos bens e serviços públicos a que pretende ter acesso. Tais pagamentos, materializados em taxas de água e esgoto, prestação da casa própria, adicionais para o recebimento de serviços de saúde, são mantidos em níveis elevados e muitas vezes corrigidos por índices superiores ao índice de correção dos salários;
- os recursos aplicados devem ser necessariamente remunerados e, nesse sentido, a hierarquização dos programas prioritários não se baseia em critérios de urgência ou carência do ponto de vista do quadro de condições de vida da população mas, sobretudo, em critérios de rentabilidade empresarial e bancária;
- essa lógica é inflexível, uma vez que não contempla com fator de remuneração diferenciada os recursos investidos em programas dirigidos aos estratos de menor poder aquisitivo; nesse sentido, trata-se de uma lógica que abomina qualquer forma de subsídio ou de aplicação de recursos a fundo perdido, até mesmo em programas reconhecidamente urgentes do ponto de vista social;
- como foi salientado anteriormente, em muitos casos, mesmo contribuindo compulsoriamente para a formação desses fundos, os assalariados não têm acesso aos bens e serviços de natureza social, produzidos com esses mesmos recursos; esse paradoxo, vigente até mesmo nas conjunturas econômicas favoráveis, se

acentua nos momentos de crise, uma vez que os fundos de financiamento baseiam-se na contribuição dos assalariados e, nos períodos recessivos, os sistemas financeiros das políticas sociais vulnerabilizam-se devido à queda no nível geral de emprego e salário. Assim, contraditoriamente, o Estado debilita-se no enfrentamento das questões sociais, justo nos momentos em que é maior a demanda por bens e serviços dessa natureza.

A segunda característica do referido perfil diz respeito à que as políticas sociais apresentam, no pós-64, crescentes graus de centralidade na Agenda Governamental. Em parte, isso decorre do fato de que essas ações de governo também funcionam como mecanismos de controle e de integração destinados a auxiliar a viabilização dos projetos de direção política das coalizões dominantes. Observa-se, nesse sentido, que as relações entre classes subalternas e o Estado também ocorrem por meio de programas de natureza social conformando-se, assim, mecanismos que visam obter e ampliar as bases de sustentação do regime autoritário e de manutenção de sua estabilidade.

No caso brasileiro e no período que nos interessa analisar, os graus crescentes de centralidade política das ações de corte social do Governo traduziram-se, concretamente, num processo violento e sem precedentes de centralização do poder de decisão política a nível da esfera federal e, nesse nível, em alguns grandes ministérios (Interior, Trabalho, Previdência Social etc.) e na própria Presidência da República, por meio dos órgãos de planejamento. Nesse processo, deixam-se praticamente de lado os mecanismos tradicionais de intervenção existentes a nível de chamada "Administração Direta" e criam-se grandes complexos organizacionais com atuação nacional, regional e local, que passam a possuir recursos cada vez mais sofisticados de intervenção, e com grande capacidade de geração de programas de distribuição de bens e serviços.

Em outros termos, a centralização é um processo de concentração do poder de decisão política e de controle sobre recur-

tos financeiros e institucionais na esfera do Governo Federal, restringindo aos demais níveis de Governo e à sociedade civil, em sentido amplo, a participação na eleição e hierarquização das questões socialmente prioritárias e no processo decisório de formulação, implementação e gestão das políticas públicas.

Esse processo se materializa na criação, por uma lado, de grandes complexos organizacionais para atuarem no campo social, com poder político relevante em relação ao conjunto das organizações estatais e, por outro, de mecanismos pesados de financiamento acoplados ao sistema financeiro nacional e à própria política econômica do Governo, cujo controle é detido por agências governamentais da esfera federal.

O exemplo mais significativo do que acabamos de afirmar é a criação do complexo previdenciário, habitacional e de desenvolvimento urbano, que mobiliza um conjunto de recursos verdadeiramente surpreendente.

A terceira característica do perfil de intervenção governamental na área social é a ocorrência de um processo de privatização das políticas governamentais, acompanhado da possibilidade de maximização de interesses imediatos de segmentos empresariais privados e segmentos burocráticos.

Esse processo nos remete a uma questão mais ampla, que é a da busca de mecanismos por meio dos quais a sociedade civil possa estabelecer controles efetivos sobre as ações do Estado moderno. A ausência de transparência dos processos de decisão dos governos, presentes até mesmo nas sociedades politicamente mais avançadas, acentua-se nos contextos políticos autoritários.

O que se procura enfatizar aqui, como característica importante de estruturação da intervenção estatal no campo social, é a opção predominante pela articulação entre a máquina governamental e segmentos prestadores de serviço ou fornecedores de bens, onde os primeiros funcionam como gestores das linhas-mestra e es-

tratégias dos programas e repassadores de recursos para os segundos, que se encarregam da produção dos bens e operação dos serviços.

Nesse processo, em contextos autoritários, abrem-se amplos espaços para a ocorrência de conexões privilegiadas entre órgãos estatais e segmentos privados, que passam a deter controles sobre o encaminhamento dos processos decisórios de formulação, gestão e implementação de políticas públicas. Essas conexões acabam, sobretudo, por maximizar interesses particulares de empresários e burocratas, na maior parte das vezes em detrimento dos interesses da sociedade em seu conjunto.

Em geral, o resultado dos processos de privatização e maximização dos interesses particulares é a implementação de programas muitas vezes portadores de elevados graus de sofisticação, nem sempre considerados prioritários do ponto de vista social. Ademais, a maior parte deles baseia-se em opções tecnológicas caras e complexas, que desconsideram a existência de alternativas tecnicamente aceitáveis, que implicariam menores custos e prazos de implementação. Programas com esse perfil dilapidam os fundos de financiamento das políticas sociais, limitando sua expansão.

Finalmente, a quarta característica deste perfil é justamente a reduzida efetividade das políticas sociais.

A intervenção governamental no conjunto de setores sociais transformou-se significativamente nas últimas décadas. Montou-se um complexo aparato estatal especializado na gestão dessas políticas; foram implementadas inúmeras medidas de alcance amplo em diversos setores de natureza social; criaram-se mecanismos pesados de financiamentos, autônomos em relação ao orçamento fiscal, que potencializaram a mobilização de gastos públicos em magnitude considerável; houve, finalmente, uma inegável expansão de bens e serviços.

A existência de uma política social com espaços políti-

cos, institucionais e financeiros não significou, contudo, a realização das opções mais corretas na estruturação das ações estatais nesse campo. Mais especificamente, não significou que todo esse complexo aparato estatal estivesse preponderantemente direcionado no sentido de minorar as carências sociais básicas da população brasileira. Antes, pelo contrário, é visível a desproporção entre a complexidade organizacional, financeira e tecnológica da política social no Brasil no pós-64 e seus resultados na melhoria do quadro de condições de vida da população.

Nesse sentido, observa-se que no final dos anos 70 e, portanto, antes mesmo do aprofundamento do atual contexto recessivo, pôde-se constatar que uma série de problemas e necessidades a nível das condições mais primárias de vida ainda estavam para ser solucionadas nos diversos setores de natureza social.

Dessa forma, note-se que: apesar dos elevados fluxos de evasão e repetência verificados no sistema educacional brasileiro, o ensino básico e obrigatório excluía, em 1980, cerca de 8 milhões de crianças que representam aproximadamente um terço da população em idade escolar; a expansão do sistema previdenciário não significou a adequação do tipo de benefício e de seu valor monetário às necessidades e demandas da população; no setor de saúde pública, constata-se a inexpressividade do atendimento médico-sanitário, voltado aos cuidados primários à população, em face da notável expansão do atendimento médico-hospitalar; no saneamento básico, nota-se que a PLANASA contemplou minimamente as carências populacionais em termos de esgoto sanitário, pois, em 1980, apenas 35% dos domicílios urbanos eram providos de instalações sanitárias ligadas à rede pública; a política habitacional tem excluído de seus benefícios os extratos com renda familiar inferior a três salários, a maior parte da população brasileira; a fome e a desnutrição são sistemas dramáticos da grave crise alimentar que se verifica no Brasil devido, por um lado, à queda tendencial da disponibilidade de alimentos básicos, per capita, fruto das diretrizes da política agrícola adotada nos últimos anos, e, por outro, do baixo poder aquisitivo dos salários, que coloca



sérias restrições ao acesso da maioria da população à aquisição da cesta básica de alimentos.

Por hipótese, essa reduzida efetividade foi condicionada em grande medida pelas demais características do referido perfil de intervenção.

A presente dissertação tem por objetivo específico a compreensão da natureza, do alcance e dos limites da intervenção do Estado nos transportes coletivos urbanos, no Brasil, no período 1964/84.

Parte-se da hipótese de que é possível identificar nas ações de governo neste campo a existência de alguns traços característicos, em geral estáveis e relativamente predominantes ao longo do período analisado, que conformam um determinado perfil de intervenção. Essas características básicas são as seguintes:

- A forma particular assumida pela articulação/adequação do setor dos transportes ao processo de acumulação não se revelou solidária aos objetivos de obtenção de equidade, justiça e desenvolvimento social. A manifestação concreta disso é o lugar subordinado que, em geral, o setor dos transportes coletivos urbanos ocupou no âmbito da política nacional dos transportes. Este ponto é examinado no Capítulo I.
- Em geral, foram reduzidos os graus de centralidade política dos transportes coletivos urbanos na estratégia de dominação dos grupos hegemônicos a nível do poder central. Observa-se, contudo, a tendência de ampliação progressiva desses graus de centralidade no decorrer do período analisado. Esse movimento foi acompanhado pela centralização do poder de decisão política sobre questões afetas ao transporte coletivo urbano no âmbito da esfera federal, restringindo-se a participação dos demais níveis de governo e da sociedade civil, em sentido amplo, nesses processos decisórios. Esse argumento é desenvolvido no Capítulo II.

- No desenvolvimento das ações de governo neste campo, parece ter ocorrido um processo de privatização acompanhada da possibilidade de maximização de interesses imediatos de segmentos privados e burocráticos. Dada a complexidade desse tema, para fundamentar essa afirmação utilizou-se, como recursos metodológicos, o estudo de caso do metrô de São Paulo. A investigação realizada trouxe-nos indícios que nos levam à hipótese - de difícil comprovação acadêmica - de que fatores ligados a estratégias de maximização de interesses particulares condicionaram em grande medida a formulação e implementação dessa política governamental. Esses indícios são apresentados no Capítulo III.
  
- A intervenção governamental em transportes coletivos urbanos apresentou, em geral, reduzidos graus de efetividade social. Por hipótese, acredita-se que esse fato seja decorrente dos efeitos simultâneos e encadeados das demais características intrínsecas ao perfil de intervenção governamental neste campo.

A baixa efetividade social é compreendida tanto pela omissão das coalizões governantes quanto pela morosidade e timidez de grande parte das políticas implementadas, para com a resolução de questões básicas e socialmente problematizadas constatadas nos transportes urbanos. Diante disso, um conjunto de necessidades e carências primárias de locomoção urbana se agravou ao longo dos anos, afetando amplos segmentos populacionais, especialmente os de menor poder aquisitivo residentes nas áreas periféricas das grandes metrópoles.

No Capítulo II procura-se examinar essa hipótese para o caso da política desenvolvida pelo Governo Federal em âmbito nacional e no Capítulo IV para as políticas desenvolvidas na Região Metropolitana de São Paulo.

Este trabalho tem um pouco de muitos amigos, aos quais gostaria de registrar minha gratidão. A Vilmar Faria e a José Carlos de S. Braga, pelo estímulo e apoio constantes, decisivos na minha formação intelectual e como pesquisador; à Maria Hermínia T. de Almeida, pela orientação dedicada; a Pedro Luis Barros Silva e Frederico M. Mazzucchelli pela leitura atenta, paciente e carinhosa de segmentos desse trabalho; à Neide Lopes Patarra, João Carlos Duarte e Gisela Gordon pelo incentivo aos primeiros ensaios; a Rúi Fontana Lopez, pela "sugestão" do tema e pelo título; a Fernando Ortega S. Carneiro pelo empenho no processamento dos dados estatísticos e à Maria Teixeira de Abreu F. Vital pela normalização bibliográfica.

Agradeço também a Antonio Carlos Firmino e a Paulo Sergio de O. Passos pelo auxílio que prestaram na obtenção de informações indispensáveis.

Registro minha gratidão à equipe do Centro de Apoio Editorial e Documentação da FUNDAP, especialmente a Adir de Lima, Maria Eloisa Pires Tavares e Vera Carvalho Zangari Tavares pela edição e revisão; e à Angélica Campos Bastos e Edilene Barbosa Faria pela datilografia.

Registro ainda o apoio institucional que em diversos momentos recebi do Departamento de Ciências Políticas da UNICAMP, do Instituto de Economia da UNICAMP e da FUNDAP.

Agradeço, por fim, à direção da CAPES e da EBTU pelo apoio financeiro concedido à realização desse trabalho. Durante doze meses fui bolsista do "Programa de Apoio a Teses de Transportes" promovido em conjunto por essas instituições.

CAPÍTULO I

PADRÃO DE ACUMULAÇÃO, POLÍTICA ECONÔMICA, POLÍTICA  
DE TRANSPORTES E EQUIDADE SOCIAL

Neste Capítulo, pretende-se fundamentar a hipótese de que, de modo geral, a forma particular assumida pela articulação/adequação do setor dos transportes ao processo de acumulação, no Brasil, no período 1964/84, não se revelou solidária aos objetivos de obtenção de equidade, justiça e desenvolvimento social.

Uma das manifestações mais concretas disso é o lugar subordinado que, de modo geral, o setor dos transportes coletivos urbanos ocupou no âmbito da política nacional dos transportes - expresso, sobretudo, pela estrutura de financiamento e pela natureza e direção do gasto de investimento.

Neste fato reside, a meu juízo, a primeira característica do perfil de intervenção governamental nos transportes coletivos urbanos no Brasil, no período 1964/84.

Na verificação dessa hipótese, parte-se do pressuposto de que o formato assumido pela política nacional dos transportes foi condicionado em grande medida pelo modo específico por meio do qual se deu a articulação/adequação deste setor ao processo de acumulação de capital.

No período compreendido por este estudo, foram identificados três momentos nos quais a política nacional dos transportes apresentou conteúdos diferenciados.

No primeiro, entre 1956/73, assiste-se ao predomínio absoluto da rodovia enquanto infra-estrutura e do automóvel e do caminhão enquanto equipamentos, simultaneamente à estagnação e à deterioração dos sistemas ferroviários e porto-hidroviário e à absoluta marginalização dos transportes coletivos urbanos. Procura-se mostrar neste Capítulo que a dominância do chamado padrão "automobilístico-rodoviário" no âmbito da política dos transportes neste período acopla-se claramente aos requisitos do padrão de industrialização instaurado no Brasil na segunda metade dos anos 50.

No segundo, entre 1974/78, assiste-se à tentativa de se alterar a matriz dos transportes, tendo-se em vista ajustá-la aos objetivos centrais da nova Estratégia de desenvolvimento - preconizados pelo II PND (1975/79) que se pretendeu implementar durante o Governo Geisel.

O "núcleo central" dessa nova Estratégia era constituído pela política industrial, que almejava a instauração de um novo padrão de industrialização, e pela política de energia, que previa profundas transformações na matriz energética visando adequá-la aos condicionantes impostos pelo primeiro choque do petróleo.

Neste contexto, assiste-se à tentativa de se alterar o perfil da política dos transportes, rompendo-se com o padrão "automobilístico-rodoviário" e incentivando-se as modalidades poupadoras de combustíveis como as ferrovias e a hidrovia, no tráfego interno de mercadorias, e os transportes coletivos, no tráfego urbano de passageiros. Há, nesse sentido, uma "clara subordinação" da política dos transportes que então se esboçava ao "núcleo central" da nova estratégia de desenvolvimento.

Entretanto, a estratégia do regime autoritário de transformar o padrão de industrialização redundou em completo fracasso em função de limites político-econômicos estruturais agudizados pela reversão cíclica da economia brasileira e mundial que, aliás, foram desconsiderados pelos formuladores da Estratégia.

Verifica-se que em função do conjunto de fatores que acabou por inviabilizar o II PND também não se obteve êxito na tentativa de se rever a matriz dos transportes, cuja política permaneceu num impasse.

É verdade, assim, que em razão dos objetivos centrais da nova Estratégia de desenvolvimento, aplicaram-se os graus de adequação dos transportes coletivos urbanos à dinâmica do proces-

so econômico. Contudo, isso não se traduziu no efetivo incremento da solidariedade da política nacional dos transportes a objetivos afetos à promoção do desenvolvimento social.

O terceiro momento no qual a política nacional dos transportes apresentou conteúdo diferenciado, compreende os anos de 1979/84.

Em síntese, procura-se mostrar que, pela primeira vez, aumentou efetivamente a importância relativa dos transportes urbanos no âmbito da política geral dos transportes. Em grande medida, isso decorreu do fato de que neste momento ampliaram-se, inequivocamente, os graus de adequação dos transportes urbanos aos objetivos estratégicos da política econômica. Em última instância, essa maior adequação se expressa, concretamente, na utilização desse setor enquanto instrumento de transformação da matriz energética, por um lado, e das políticas monetária e cambial do Governo, por outro, num contexto de recrudescimento da conjuntura recessiva, administrada por política econômica ortodoxa e contencionista.

Como corolário dessa forma particular de articulação assumida entre o setor dos transportes e a política econômica do governo, esgota-se o padrão de financiamento da política federal dos transportes coletivos urbanos, o que coloca sérios limites ao futuro desenvolvimento da ação estatal neste campo.

1 - INDUSTRIALIZAÇÃO PESADA E PADRÃO "AUTOMOBILÍSTICO-RODOVIÁRIO"



Na etapa em que a economia brasileira possuía características marcadamente "primária-exportadora" (1880/1930) e as atividades produtivas concentravam-se, em geral, ao longo da extensa faixa litorânea, a infra-estrutura de transportes que dava suporte a essas atividades esteve baseada nos sistemas hidro-portuário e ferroviário.<sup>(1)</sup> Neste contexto geoeconômico, cabia ao sistema portuário e de navegação promover a integração dos pólos exportadores regionais na faixa litorânea, enquanto o sistema ferroviário desempenhava prioritariamente a tarefa de escoamento dos fluxos de produção agrícola e extrativa no sentido interior-litoral e, secundariamente, o papel de distribuidor de produtos manufaturados, em geral importados. O setor rodoviário surge embrionariamente nesta etapa, mas com um caráter exclusivamente local, sem afetar a hegemonia e complementariedade do sistema ferroviário-porto-navegação.

No estágio seguinte do desenvolvimento econômico do Brasil, conhecido pela etapa de "substituição de importações (1930/55), intensifica-se o processo de industrialização nacional e, em decorrência, altera-se a estruturação do espaço geoeconômico. As unidades industriais de pequeno e médio porte tendem a predominar na estrutura produtiva, concentrando-se espacialmente no eixo Rio-São Paulo. Com o avanço do processo de industrialização, o mercado para essas atividades, inicialmente de porte regional, começa a assumir caráter nacional. É nesse contexto que, paulatinamente, o transporte rodoviário passa a adquirir participação crescente na suplementação dos sistemas ferroviário e de navegação, ainda predominantes. Em decorrência da expansão e diversificação dos fluxos de transportes de mercadorias, foram realizadas neste período as primeiras ligações rodoviárias de âmbito interestadual e inter-regional. Posteriormente, foram executados investimentos rodoviários nos eixos troncais paralelos às ferrovias e ao mar, objetivando a função de transportes a média e longa distância.

---

(1) Consulte-se BARAT, Josef. A Evolução dos transportes no Brasil. FIBGE/IPEA, Rio de Janeiro, 1978, especialmente os capítulos I e II.

Este crescimento embionário do setor rodoviário ganhou considerável impulso a partir da segunda metade dos anos 50, quando, sob a inspiração do Plano de Metas, inicia-se uma nova etapa no desenvolvimento econômico do País.

No período 1956/61, o sistema produtivo nacional sofreu profundas transformações estruturais, cuja magnitude significou a instauração de um novo padrão de acumulação de capital, que, evidentemente, teve efeitos decisivos sobre o perfil das políticas governamentais, em geral, e particularmente, na de transportes.

Tais alterações na estrutura industrial foram logradas sob a égide do Plano de Metas que, segundo Lessa, "constitui-se na mais sólida decisão consciente em prol da industrialização na história econômica do País", ou ainda, "a mais ampla ação orientada pelo Estado na América Latina, com vistas à implantação de uma estrutura industrial integrada".<sup>(2)</sup>

Política de desenvolvimento ambiciosa e objetiva, o Plano de Metas atribuía prioridade absoluta à construção dos estágios superiores da pirâmide industrial verticalmente integrada e do capital social básico de apoio a essa estrutura. Nesse sentido, de acordo com Lessa, "a previsão da composição dos investimentos requeridos pelo Plano indica claramente a preocupação dominante com a transformação qualitativa de economia, via montagem de indústrias produtoras de bens de capital e dos serviços públicos de apoio".<sup>(3)</sup>

Em termos sumários, as metas perseguidas pelo Plano agrupavam-se nos seguintes blocos: inversões diretas do Governo nos sistemas de transporte e energia; ampliação ou instalação dos setores produtivos intermediários (siderurgia, petróleo, cimento, metais não-ferrosos, álcalis, celulose e papel, borrachas, ferti-

---

(2) LESSA, Carlos. Quinze anos de política econômica. Cadernos IFCH-UNICAMP/Brasiliense, nº 4, 1975, pp. 14 e 18.

(3) Idem, p. 18.

lizantes etc.); instalação das indústrias produtoras de bens de capital (indústrias automobilísticas, de construção naval, mecânica e material elétrico pesado); e construção de nova sede administrativa do País.

De fato, no período 1956/61, instalaram-se no País as indústrias automobilísticas, naval, de material de transportes, de metal mecânico e outras de bens de capital, simultaneamente à ampliação das indústrias de base e da infra-estrutura de apoio de transportes e energia.

Este bloco de inversões promoveu uma substancial alteração na estrutura industrial em favor do departamento de bens de produção e de bens de consumo duráveis.

A importância qualitativa das transformações experimentadas pelo sistema industrial na segunda metade dos anos 50 é salientada por Coutinho nos seguintes termos: "Em linhas gerais, o ciclo expansivo 1956/62 representou um momento fundamental no desenvolvimento do capitalismo no País, caracterizado pela criação da base produtiva pesada de bens de capital circulante (através do Setor Produtivo Estatal), acompanhada de uma drástica mudança na estrutura produtiva do setor de bens de consumo, concretizada pela introdução de blocos de bens duráveis (através de empresas internacionais) e, ademais, pelo lançamento das bases do setor de capital fixo. Estas profundas mudanças na configuração do sistema industrial, expressas pelas novas dimensões funcionais e pelo considerável peso adquirido pelo departamento de bens de capital, marcariam, daí em diante, um padrão de acumulação de capital especificamente capitalista". (4)

No mesmo sentido, Belluzo e Cardoso de Mello assinalam que as transformações na estrutura produtiva promovidas no contexto do Plano de Metas no período 1956/61 representam, na ver-

---

(4) COUTINHO, Luciano. Setor Produtivo Estatal: autonomia e limites. Ensaios de Opinião, Rio de Janeiro, Inúbia, 1977, p. 29.

dade, a última etapa da industrialização onde foram completadas integralmente as bases técnicas necessárias para a autodeterminação do capital, iniciando-se, com isso, a etapa do capitalismo monopolista do Estado no Brasil. Veja-se, neste sentido, a seguinte passagem: "o capitalismo monopolista do Estado se instaura, no Brasil, ao término do período Juscelino, que marca a última etapa da industrialização. Isto porque só então são constituídas integralmente as bases técnicas necessárias para a autodeterminação do capital, cristalizadas no estabelecimento de relações entre os departamentos de bens de produção, bem de consumo assalariado e bens de consumo capitalista, o que impõe uma dinâmica especificamente capitalista ao processo de acumulação. A partir daí, então, a acumulação de capital só encontra barreiras colocadas por ela mesma. É somente nestas condições que se configura uma estrutura monopólica capaz de determinar o caráter da acumulação. Ou seja, não se pode pensar em etapa monopólica sem que estejam constituídas aquelas bases técnicas. É verdade que a presença dominante de monopólios marca, desde o início do século, nossa estrutura industrial, sem que, no entanto, se possa pensar em capitalismo monopolista de Estado antes do fim da industrialização". ( 5 )

Na etapa da industrialização pesada, a dinâmica da economia brasileira passou a depender do desempenho da indústria de transformação. Mais especificamente, a acumulação industrial passou a ser comandada pelos setores de bens de consumo duráveis (em especial pela indústria automobilística) e de bens de capital (sobretudo pelos ramos de material de transportes, material elétrico e metal mecânico). Agora, a liderança desses setores é que deter-

---

( 5 ) BELLUZO, Luis G. e CARDOSO DE MELLO, João M. Reflexões sobre a crise. In Desenvolvimento do Capitalismo Brasil - Ensaio sobre a crise. Vol. 1, Editora Brasiliense, São Paulo, 1982, p. 143. Sobre este ponto, extremamente complexo, consultem-se também os seguintes trabalhos: CARDOSO DE MELLO, João Manuel. Capitalismo Tardio, Brasiliense, São Paulo, 1982; BELLUZZO, Luis G. Um Estudo sobre a crítica da economia política, Brasiliense, São Paulo, 1981.

mina a lógica e a dinâmica da acumulação no Brasil. (6)

A instauração do novo padrão de industrialização teve efeitos decisivos sobre o perfil das políticas públicas. Assim, no caso dos transportes, objeto de nossa investigação, verifica-se que a intervenção governamental neste campo transformou-se significativamente a partir de meados dos anos 50.

O perfil assumido pela política desse momento guarda estreitas relações com a forma particular pela qual passou a se dar a articulação do setor de transportes ao padrão de acumulação de capital emergente. Verifica-se, neste sentido, a completa solidariedade, adequação e subordinação da política de transportes às peculiaridades do referido processo de industrialização. Este ponto é assinalado por Braga e Agune nos seguintes termos: "a política de transportes desta etapa mais recente da história brasileira vincula-se, desde então, claramente com as necessidades e desdobramentos impostos pela acumulação industrial capitalista. Isto é, o setor de transportes acopla-se às demandas intrínsecas do processo de constituição das bases industriais. O transporte, enquanto política governamental, está pensando como infra-estrutura para o crescimento industrial e no desdobramento o próprio tipo de modalidade de transporte eleito é associado ao papel líder que a indústria automobilística veio a exercer no crescimento industrial brasileiro (...). O quadro evolutivo do setor de transportes é parte por certo do padrão de crescimento que vingou neste país desde fins dos anos 50 e começos da década dos

---

(6) Sobre a questão da dinâmica cíclica da economia brasileira e a liderança da indústria de transformação no período recente consultem-se os seguintes trabalhos: TAVARES, Maria da C. e BELLUZZO, Luis G. Notas sobre o processo de industrialização recente no Brasil. In *Desenvolvimento Capitalista no Brasil-Ensaio sobre a Crise*, vol. 1, Brasiliense, São Paulo, 1982; CARDOSO de MELLO e, João M. e BELLUZZO, Luis G., *Reflexões sobre a crise*, op. cit.; SERRA, José. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira pós-guerra, op. cit. SUZIGAN, W.; BONELLI, R., HORTA, M.H.T. e LODDER, C. *Crescimento industrial no Brasil: incentivos e desempenho recente*. IPEA, Relatório de Pesquisa nº 26, 1974.

60. É também constituído o feitio da política de transportes, por determinações que advêm das formas de organização política e dos pactos estruturantes daquele padrão de crescimento".<sup>(7)</sup>

Assim, devido, em grande medida, à influência dessas determinações, o perfil assumido pela política de Governo para o setor dos transportes a partir da segunda metade da década dos 50 caracteriza-se pelo predomínio absoluto do setor rodoviário simultaneamente à marginalização dos sistemas ferroviário e hidroviário e à completa omissão quanto ao transporte coletivo urbano.

A esta característica fundamental da política nacional de transportes e à particularidade de sua articulação com o processo de industrialização ocorrido no contexto do subdesenvolvimento, é que Braga e Agune denominam de padrão "automobilístico-rodoviário". Mais especificamente, segundo os autores, esse padrão significa a "dominância automobilística na produção de equipamentos - automóveis, caminhões e ônibus - acoplada à modalidade rodoviária para cargas e passageiros a nível nacional e que se impõe como solução derivada para o transporte urbano e suburbano".<sup>(8)</sup>

De acordo com esses autores, no Plano de Metas essa "opção estratégica" para o setor dos transportes "estava claramente articulada com as necessidades do complexo industrial".<sup>(9)</sup> Nota-se, nesse sentido, que o Plano é explícito quanto ao objetivo de intensificar o processo de transformação da estrutura anterior de transportes herdada da fase primário-exportadora, preconizando, para isso, a substituição do conceito de ferrovia como meio de ampliação da fronteira agrícola pelo de rodovia de penetração.<sup>(10)</sup>

---

(7) BRAGA, José C. e AGUNE, Antonio C. Os transportes na política econômica: Brasil 1956/79. I Seminário Latino-Americano de Políticas Públicas. FUNDAP/CLACSO, São Paulo, dezembro 1974, p. 10.

(8) Idem, p. 14.

(9) Idem, p. 15.

(10) LESSA, Carlos, op. cit., p. 19.

Assim, com relação à modalidade ferroviária, o Plano de Metas visava, especialmente, à melhoria do sistema já existente a partir das seguintes metas: incorporação de 440 locomotivas diesel elétricas e 12 000 vagões, e aplicação de 791 000 toneladas de trilhos, 6 770 dormentes e 15 milhões de m<sup>3</sup> de pedra de lastro nas ferrovias de maior densidade de tráfego. Objetivava ainda construir 1 624 km de novas vias interligando os antigos sistemas ferroviários à economia de exportação. No entanto, segundo Lessa, essas metas, "apesar de ambiciosas, não permitiriam, se integralmente cumpridas, a correção dos desequilíbrios do setor, o que não somente demandava maiores inversões como também necessitava de certas modificações na definição da política ferroviária".<sup>(11)</sup> Mesmo assim, contudo, as metas previstas não foram cumpridas, sobretudo devido aos limites de financiamento. Na renovação de via permanente, apenas 20% das metas foram executadas, enquanto em termos de aquisição de vagões viabilizaram-se 59% do programado.

Por outro lado, foi notável o desempenho do setor rodoviário no período de vigência do Plano. Nesse sentido, segundo Lessa, "contrastando com o setor ferroviário, no qual não foram obtidos brilhantes resultados, o setor rodoviário cresceu vertiginosamente em extensão e qualidade, principalmente no que diz respeito às rodovias federais e estaduais".<sup>(12)</sup> Na verdade, os resultados finais do Plano suplantaram as metas iniciais. Segundo o autor, o Plano de Metas "compreendia apenas as rodovias federais, estabelecendo, a princípio, a construção de 10 000 km de novas rodovias, melhoramentos em 3 800 km, bem como a pavimentação de 3 000 km. Em 1957, estes objetivos foram ampliados para compreender a construção de 12 000 km e a pavimentação de 5 000 km, sendo que, em fins de 1958, o notável êxito de programa permitiu a ampliação da meta de pavimentação para 5 800 km".<sup>(13)</sup>

---

(11) LESSA, Carlos, op. cit., p. 19.

(12) Idem.

(13) Idem.

Tem-se, desta forma, que na segunda metade da década dos 50, sob a égide do Plano de Metas, instaura-se, no Brasil, o chamado padrão "automobilístico-rodoviário" na política nacional de transportes. Assiste-se, nos anos 60 e, pelo menos, até o início dos 70, à consolidação deste padrão simultaneamente à estagnação dos sistemas ferroviários, porto-hidroviário e de transporte coletivo urbano. Foi somente no bojo do II Plano Nacional de Desenvolvimento - PND, em 1974, que se tentou rever esse perfil assumido pela política nacional de transportes. Contudo, como veremos, não se obteve absoluto sucesso nesse intento.

Os indicadores examinados a seguir são eloquentes quanto à primazia do padrão "automobilístico-rodoviário" no âmbito da política de transportes no Brasil no período 1955/73.

Veja-se, em primeiro lugar, como o perfil do gasto público expressa concretamente a adequação do setor rodoviário ao padrão de industrialização. Assim, remetendo-se aos dados do Anexo 96, pode-se notar que na maior parte dos anos compreendidos entre 1960/73 a participação percentual do setor rodoviário no total de investimentos federais realizados no âmbito da política nacional dos transportes esteve sempre próxima a dois terços. A parcela restante coube aos setores hidroviário, ferroviário, de transporte coletivo urbano e aéreo. Cumpre assinalar a participação absolutamente residual dos transportes urbanos no gasto global neste período.

Um dos reflexos desta acentuada ênfase à modalidade rodoviária é o espetacular crescimento da rede rodoviária federal e estadual pavimentada que passa de 3 128 km em 1955, para 67 606 km em 1973 (Vide Anexo 118).

O notável desempenho da indústria automobilística no período analisado, - onde se destaca a elevada participação dos automóveis e dos caminhões no total da produção de veículos automotores - é, por certo, outro indicador na articulação solidária da política de transportes ao padrão de acumulação (Vide Anexo 120).



Por outro lado, simultaneamente ao notável desempenho do conjunto automobilístico-rodoviário, observa-se a involução em quase todos os itens do equipamento ferroviário da RFFSA. Remetendo-se aos dados do Anexo 121 pode-se notar que, entre 1958/73, a extensão total das linhas principais e ramais declinou 16%; o número de locomotivas em tráfego caiu 59%; os carros em tráfego diminuíram 39% e os vagões 8%. O único item que apresentou comportamento positivo no período é o relativo à extensão eletrificada que cresceu 11%.

Em decorrência dos fatos apresentados, a participação relativa do setor rodoviário no transporte interurbano de mercadoria passou de 54,4% em 1954, para 71,5% em 1973 (vide Anexo 116). Esse crescimento resultou, sobretudo, de transferências do setor hidroviário que, em igual período, reduziu sua participação relativa de 24,6% para 10,3%. A queda na participação relativa do setor ferroviário neste período foi menor, passando de 20,8% para 18,1% - embora tenha chegado a menos de 15,0% no biênio 1967/68.

No tráfego de passageiros, contudo, a transferência do setor ferroviário para o rodoviário foi considerável: entre 1954/73 a participação do setor ferroviário no volume total de passageiros/km transportado caiu de 27,9% para 2,7%, enquanto a do setor rodoviário ampliou-se de 66,1% para 95,1% (vide Anexo 113).

Alguns autores têm demonstrado que, após mais de uma década na qual a opção rodoviária foi levada ao "paroxismo" no âmbito da política governamental, a estrutura do sistema de transportes do Brasil apresentava-se "desequilibrada" e "anômala", "vis-à-vis" o padrão internacional. Comparando os sistemas de transportes de diversos países, Melo e Fonseca constataam a "importância inédita da modalidade rodoviária no Brasil, tanto em relação ao padrão capitalista norte-americano e europeu, quanto ao das nações de economia centralmente planejado ...". Além disso, prosseguem os autores, "mesmo em relação à média do terceiro mundo, onde o Brasil se encontra incluído, podemos observar como a pre-

sença do transporte rodoviário no sistema nacional de transporte de mercadorias é significativamente mais elevada". (14)

Da mesma forma, Braga e Agune, à luz da comparação entre o sistema de transportes de diversos países, concluem que "na maioria dos países capitalistas, o rodoviário não significou deterioração das outras modalidades especialmente daquelas adequadas às suas dimensões e características geográficas. Assim, ao observar a dominância do rodoviário num País como o Brasil, de dimensões continentais e com grandes recursos fluviais, que sugerem melhor uso do conjunto ferro-hidroviário, percebe-se que aquele predomínio é anômalo comparado com os padrões internacionais. Ou seja, no mundo capitalista o rodoviário não significou - mas no Brasil sim - a montagem de um sistema de transportes desequilibrado quanto às participações das diversas modalidades". (15)

#### 1.1 - A SOLIDARIEDADE DO PADRÃO DE FINANCIAMENTO

Um dos principais instrumentos de política econômica utilizados na consolidação deste perfil específico assumido pela política de transportes foi, sem dúvida, a montagem de uma estrutura financeira de suporte, plenamente ajustada aos objetivos precípuos da intervenção governamental neste campo.

A feição particular assumida pelo padrão de financiamento da política de transportes é, por certo, outra manifestação concreta de adequação do padrão "automobilístico-rodoviário" aos requisitos centrais da política econômica.

No período 1955/73, a base financeira da Política Nacional de Transportes era constituída pelos seguintes recursos tributários federais: Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis

(14) MELLO, Fernando H. de e FONSECA, Eduardo G. da Proálcool, Energia e Transportes. Estudos Econômicos - FIPE/PIONEIRA, São Paulo, 1981, p. 46.

(15) BRAGA, José C. e AGUNE, A.C., op. cit., p. 8.

Líquidos e Gasosos - IULCLG; Taxa Rodoviária Única - TRU; Imposto sobre os Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas - ISTR; Adicional ao Frete da Marinha Mercante - AFRMM (ex-Taxa de Renovação da Marinha Mercante); e, finalmente, Taxa de Melhoramento dos Portos - TMP.

Além dessa base fiscal vinculada, o setor de transportes contava ainda com recursos provenientes da arrecadação dos pedágios, de transferências orçamentárias do tesouro nacional e de operações de crédito interna e externa.

O IULCLG, pago pelos consumidores de lubrificantes e combustíveis derivados do petróleo, foi criado em 1940 pelo Decreto-Lei nº 2.615, de 21 de setembro. Por tal Decreto, a receita desse imposto serviu, sobretudo, de base financeira ao tesouro nacional, visto que a maior parte de sua arrecadação não estava submetida à destinação específica.

Em 1945 foi criado o Fundo de Desenvolvimento Rodoviário - FND (DL nº 8.463, de 27 de dezembro), com o objetivo de dar suporte financeiro ao desenvolvimento de programas de construção, conservação e melhoramentos da infra-estrutura rodoviária, constante do Plano Rodoviário Nacional e, com isso, os recursos do IULCLG passaram a ser totalmente destinados ao FND.

Como se procurará demonstrar posteriormente, no período 1946/73, o IULCLG constituiu-se na principal fonte tributária do setor de transportes. Foi, ademais, o instrumento fundamental utilizado no âmbito da política nacional de transportes para a consolidação do padrão "automobilístico-rodoviário", visto que, no período acima, a maior parte de sua arrecadação esteve legalmente vinculada ao FRN para o financiamento do setor rodoviário.

Este ponto é demonstrado pelos dados do Anexo 01, que dispõe da evolução dos percentuais legais de destinação do IULCLG segundo setores, esferas de governo, programas, fundos e órgãos, no período 1946/84.

Pode-se notar que até 1952 a totalidade da arrecadação desse tributo esteve legalmente vinculada ao FRN. A partir de 1953 e até 1961, esse percentual legal caiu para 75%. No quadriênio 1953/56 essa parcela de 25% foi exclusivamente utilizada em empreendimentos ligados à indústria de petróleo. A partir de 1957, com a criação da RFFSA, o setor ferroviário passou a contar com 10% da arrecadação do IULCLG, decrescendo, em contrapartida, para 15% a parcela vinculada à Petrobrás.

Depois, no triênio 1962/64, a Petrobrás deixou de contar com recursos desse tributo e a participação do setor rodoviário eleva-se para 90%.

No biênio seguinte, esse patamar reduziu-se para 85,9%, tendo-se em vista a ligeira elevação da participação do setor ferroviário e a inclusão do setor aeroaviário como beneficiário legal do tributo.

Posteriormente, em 1967, a Petrobrás voltou a participar dos recursos do IULCLG e, em consequência, reduziram-se as participações dos demais setores, ficando o FRN com 73,5%.

Finalmente, entre 1968/73 as participações dos setores rodoviário e ferroviário mantiveram-se constantes em, respectivamente, 76,6% e 8,0%.

Fica claro, portanto, que, desde 1946, e até meados da década dos 70, o setor rodoviário foi o maior beneficiado dos produtos da arrecadação do IULCLG. Em todos os anos do período 1947/74, os recursos legalmente vinculados ao setor rodoviário foram sempre superiores a dois terços da arrecadação total do IULCLG, chegando, em alguns subperíodos, a patamares próximos a 90% e, em outros, até mesmo a 100%.

No final dos anos 60, com a criação da TRU e do ISTR, reforçou-se ainda mais a base financeira do setor rodoviário. Isso porque, como veremos, a receita proveniente desses tributos voltava-se exclusivamente para essa modalidade de transporte.

A TRU foi instituída pelo Decreto-Lei nº 999 de 21/10/69, tendo por fato gerador o registro e o licenciamento de veículos rodoviários. Remetendo-se ao Anexo 03, pode-se notar que no período 1969/75 a totalidade dos recursos provenientes da TRU dirigiu-se para o setor rodoviário. A União, por meio do DNER, ficava com 40% do seu produto, enquanto aos Estados, Distrito Federal e Municípios eram destinados os 60% restantes. Até 1972 a totalidade dos recursos da TRU foi aplicada no Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego - FECST. Nesse ano, foi criado o Programa Especial de Vias Expressas - PROGRESS, destinado a integrar a rede rodoviária nacional à rede viária urbana - que passou a contar com 17,1% da arrecadação da taxa.

O ISTR foi criado em 1967 pelo Decreto-Lei nº 284 de 27 de fevereiro, tendo por fato gerador a alíquota de 5% sobre o preço das passagens rodoviárias interestaduais e intermunicipais. A exemplo da TRU, o ISTR constituiu-se num reforço adicional ao financiamento do setor rodoviário, haja vista que, entre 1968/75, a totalidade da arrecadação desse tributo foi canalizada para o DNER por meio do Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego - FECST (vide Anexo 05).

Até meados dos anos 70, além desses impostos e taxas, a base financeira do setor de transportes era integrada ainda pela TMP e pelo AFRMM, ambos voltados para o desenvolvimento do complexo hidro-portuário.

A TMP foi criada em 1958 (Lei nº 3.421 de 10 de julho) em substituição à Taxa de Emergência, que vigorava desde 1945 (DL nº 8.311 de 6 de dezembro), tendo por fato gerador uma alíquota incidente sobre mercadorias movimentadas nos portos. O objetivo da

criação da TMP era prover recursos para o Fundo Portuário Nacional - FPN (cujos recursos eram aplicados no Plano Portuário Nacional), e para o Fundo de Melhoramentos dos Portos - FMP (base financeira do Plano de Reparcelamento e Expansão dos Portos).

Como mostram os dados do Anexo 07, até 1975 60% do produto da arrecadação da TMP destinavam-se ao FPN e 40% ao FMP, ambos administrados pelo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN, autarquia federal que deu origem, em 1975, à Porto-brás.

O AFRMM foi criado pelo Decreto-Lei nº 1.142 de 30/12/70, em substituição à Taxa de Renovação da Marinha Mercante - TRMM, instituída em 1958 pelo Decreto-Lei nº 3.381 de 24 de abril. O produto da arrecadação do AFRMM tem contribuído para o Fundo da Marinha Mercante - FMM, criado em 1958 (Decreto-Lei nº 1.142), com o objetivo de prover recursos para renovar, ampliar e recuperar a Frota Mercante Nacional e para desenvolver a indústria de construção naval do País. Os recursos do FMM têm sido destinados integralmente à Superintendência Nacional da Marinha Mercante - SUNAMAN, tendo em vista a viabilização desses objetivos (vide Anexo 06).

Percebe-se, em síntese, que na estrutura tributária que serviu de suporte à política nacional dos transportes no período 1955/74, o setor rodoviário pôde contar legalmente com a maior parte do produto da arrecadação do IULCLG e com a totalidade dos recursos provenientes da TRU e do ISTR (vide Anexo 09); a modalidade ferroviária, por sua vez, foi contemplada tão-somente com a destinação legal de parcela residual e decrescente do IULCLG: de 10% entre 1957/64, para 8% entre 1967/74 (vide Anexo 11); o complexo porto-hidroviário pôde contar, legalmente, com a totalidade de arrecadação do AFRMM e da TMP (vide Anexo 12).

É importante assinalar que até 1976 o setor de transportes coletivos urbanos não foi incluído no âmbito da política nacional dos transportes sequer a nível do discurso, e, em decorrência

disso, não foi contemplado, até aquela data, por recursos tributários do orçamento federal.

A solidariedade da estrutura de financiamento com o padrão "automobilístico-rodoviário" fica ainda mais bem-evidenciada com os dados que passaremos a examinar a seguir.

Observem-se, em primeiro lugar, os dados do Anexo 25 que dispõem, para o período 1965/84, da participação relativa da arrecadação dos impostos e taxas que serviram de base financeira ao setor de transportes no volume total de recursos fiscais mobilizados no âmbito desse setor. Note-se que até 1973 o IULCLG constituiu-se, disparado, no principal recurso fiscal mobilizado no setor de transportes, seguido pela TRU. Assim, veja-se que entre 1965/73 a participação conjunta desses dois tributos no volume total de recursos fiscais que serviram de base ao financiamento aos transportes esteve sempre em torno de 85% a 90%.

Como vimos há pouco, nesse período, a maior parte da arrecadação do IULCLG, e a totalidade da TRU - além do ISTR - estiveram legalmente vinculadas ao setor rodoviário.

Observem-se, a seguir, os dados do Anexo 33 que dispõe, para o período 1965/83, da evolução do montante de recursos tributários da União legalmente destinados ao setor de transportes segundo sua distribuição modal. Eles são por demais eloquentes quanto à solidariedade da base financeira ao padrão automobilístico-rodoviário. Assim as parcelas de IULCLG, TRU e ISTR destinadas ao setor rodoviário representam, em conjunto, mais de 74% do total de recursos fiscais legalmente destinados ao setor de transportes entre 65/73, ficando o complexo ferro-hidro-portuário - que contou com parcela residual da arrecadação do IULCLG (RFFSA) e com a totalidade das receitas de TMP e AFRMM - com a parcela restante.

Estamos procurando enfatizar que a instauração e consolidação do padrão "automobilístico-rodoviário" guarda relações estreitas com a forma particular assumida pela articulação do setor de transportes ao processo de industrialização pesada ocorrida no Brasil a partir de meados dos anos 50.

Contudo, além desse elo mais geral, há uma multiplicidade de outros fatores cuja influência, por vezes simultânea, também contribuiu para a configuração e a hegemonia do referido padrão.

Neste sentido, atente-se, em primeiro lugar, para o fato de que o rodoviarismo representou um avanço tecnológico universal a partir de 1930. Segundo Barat, o decréscimo da participação das ferrovias no transporte de carga em favor do setor rodoviário é uma tendência generalizada mesmo nos países socialistas que adotam uma política protecionista para aquela modalidade. Neste sentido, salienta o autor, "é válido atribuir ao fenômeno de perda de posição do transporte ferroviário de carga em favor do rodoviarismo uma componente tecnológica que seria o resultado das consideráveis vantagens oferecidas pelo transporte rodoviário para o transporte de carga geral".<sup>(16)</sup>

O transporte rodoviário como inovação tecnológica apresentava consideráveis vantagens em relação às demais modalidades, como, por exemplo, menor custo fixo e variável, operações de carga e descarga simplificada (em geral porta a porta), maior regularidade e rapidez bem como menor índice de avarias.

---

(16) BARAT, Josef. A Evolução dos transportes no Brasil, op. cit., p. 348. Contudo, é importante salientar que, segundo o autor, no Brasil esse processo universal de substituição intermodal em favor do transporte rodoviário assumiu uma feição "peculiar" em relação à tendência universal: "nas economias altamente industrializadas, e com elevadas densidades de carga e passageiros por habitante e por km<sup>2</sup> de área, o processo de competição não implicou necessariamente o colapso das modalidades não rodoviárias de superfície e sim uma contínua busca de especialização. Entre nós a magnitude mais modesta e a concentração espacial dos fluxos tornou a competição danosa criando um círculo vicioso dentro do qual se debatem até hoje nossas ferrovias portos e navegação costeira", BARAT, Josef, op. cit., p. 348/349.



Essas características, num contexto de transição da etapa primário-exportadora para a de industrialização por substituição de importações tornaram o transporte rodoviário mais flexível no atendimento das necessidades do processo de desenvolvimento econômico.

Considere-se, neste sentido, a maior eficiência da modalidade rodoviária nos deslocamentos dos acréscimos da oferta interna decorrente da diversificação e intensificação da produção industrial emergente.

Considere-se, além disso, o fato de que no contexto de estagnação das demais modalidades e em função desses atributos tecnológicos, o setor rodoviário passasse a constituir um instrumento importante na consolidação do mercado interno de âmbito nacional "integrando regiões e acompanhando o rápido desenvolvimento da fronteira agrícola".<sup>(17)</sup>

---

(17) Idem, p. 157. Segundo BARAT, a constituição de um mercado interno de âmbito nacional tornou-se imperiosa a partir de 1930 com a rápida expansão industrial do eixo Rio-São Paulo. Neste contexto, "o sistema de transportes deveria cumprir uma função inter-regional não só para interligações dos grandes mercados consumidores do litoral como para acompanhar a expansão da fronteira agrícola. O sistema ferrovia-porto-navio, concebido para uma função intra-regional de exploração de recursos naturais de exportação, não apresentava a flexibilidade necessária para atender às necessidades da rápida industrialização. Assim, o processo de implantação de rodovias e a expansão da frota de veículos, que podiam obedecer a um gradualismo compatível com as necessidades do mercado industrial, revelaram-se mais adequados em face das limitações de recursos e da premência de tempo para consolidar um amplo mercado nacional. Os custos alternativos de unificação de bitolas ferroviárias e a reorientação generalizada do sistema ferrovia-porto-navio para o mercado interno seriam, evidentemente, mais elevados e demandariam longos períodos de maturação dos investimentos". Todavia, adverte o autor, "o grande erro de concepção de um sistema nacional de transportes a partir de 1930 foi o de não situar o transporte rodoviário numa perspectiva de complementariedade intermodal, onde certos eixos ferroviários e portos seriam orientados para atendimento dos fluxos densos de carga resultantes da industrialização. Ao invés disso, estimulou-se a competição desordenada e predatória que esvaziou o sistema ferrovia-porto-navio, em algumas rotas básicas, de suas vantagens inerentes de custo". BARAT, Josef, op. cit, pp. 347/348.

Além desses aspectos, Barat identifica ainda uma série de "fatores subjetivos" que interagindo ativamente com eles contribuíram para reforçar a tendência de fortalecimento da ênfase nas soluções rodoviárias: a crença em que o bom governo seria aquele que promovesse a expansão acelerada da infra-estrutura rodoviária; a crença em que a disponibilidade da infra-estrutura rodoviária seria condição necessária e suficiente para promover o desenvolvimento; a sobre-estimação do papel do transporte rodoviário como fator de modernização; a sobre-estimação dos investimentos rodoviários em face de outras oportunidades de utilização dos recursos escassos da economia; a importância exagerada imputada à indústria de veículos automotores como fator de dinamismo econômico. (18)

Além disso, cabe assinalar que o padrão automobilístico-rodoviário encontrava respaldo da parte do importante e poderoso Lobby de empresas privadas - beneficiárias diretas de sua expansão - constituído por empresas da construção civil, fabricantes de automóveis, caminhões e ônibus, companhias de petróleo, e associações de empresas privadas e operadores de ônibus. Como assinala Seelengerger, esse poderoso Lobby exerceu "fortíssimas pressões persuadindo o Governo a construir mais e mais rodovias, chegando o País a depender em elevado grau do caminhão e do automóvel particular para o transporte de bens e pessoas". (19)

Referindo-se apenas à parcela representada pela construção civil pesada que atua na construção de obras públicas ligada à infra-estrutura econômico-social, cumpre lembrar a sua significativa importância relativa na economia brasileira em termos de investimento, emprego e renda e o fato de que a acumulação deste se-

(18) BARAT, Josef, op. cit., pp. 345/347. Sobre o desenvolvimento do setor rodoviário consulte-se também: PRADO, Lafayette. Política de transportes RAP/FGV, vol. 8, nº 1, jan/março 1974; PEREIRA, Vicente P.M. Desempenho do setor rodoviário: período 1967/73. RAP/FGV, vol. 8 nº 1, jan/março 1974; LORCH, Walter Transporte rodoviário no Brasil: as perspectivas operacionais e o organizacional RAP/FGV, vol. 8, nº 1, jan/mar 1974.

(19) SEELENGERGER, Sergio. Diretrizes, para a década dos 80, no planejamento dos transportes urbanos-RAP/FGV, jan/março 1980, p. 51.

guimento depende fundamentalmente da capacidade de gasto do setor público. Para se avaliar a pujança deste setor observe-se que o crescimento dos grupos nacionais de construção pesada "tem sido tão notável que alguns já atuam na escala internacional. Para que se tenha uma idéia da ordem de grandeza de seu tamanho, basta constatar que a média do patrimônio líquido das quatro maiores empresas deste subsetor equivale, em 1977, a 80% da média das quatro maiores empresas automobilísticas". (20)

Observe-se, por outro lado, uma série de outros fatores que operando simultaneamente aos analisados anteriormente contribuíram para a estagnação dos setores ferroviário e hidroviário no tráfego interno de mercadorias.

Destaca-se, por exemplo, o fato de que o complexo ferro-hidroviário - construído e adaptado para atender às necessidades da economia primária-exportadora - mostrou-se inflexível para responder aos requisitos da etapa de industrialização emergente sobretudo no tocante à unificação do mercado interno e à integração da fronteira agrícola em expansão. (21)

Além disso, nota-se que o setor hidroviário foi duramente penalizado durante a II Guerra Mundial, em virtude da insegurança das condições de navegação e da impossibilidade de importação de equipamentos e peças de reposição, o que contribuiu para a redução e obsolescência da frota mercante, deterioração das condições operacionais e baixa rentabilidade. (22)

Da mesma forma, a estagnação do setor ferroviário está relacionada a uma série de fatores intrínsecos ao comportamento do próprio setor, tais como a "ambigüidade estrutural" salientada por Abranches e Dain. (23)

(20) SÃO PAULO. Secretaria de Economia e Planejamento. O Exame de políticas econômicas setoriais, op. cit., p. 136.

(21) Consulte-se BARAT, Josef, op. cit., p. 45.

(22) Consulte-se, BARAT, Josef, op. cit., p.48. Veja-se também MELLO, Carlos Cordeiro. Sistema marítimo - portuário: estratégia de ampliação do mercado externo. RAP/FGV, vol.8, nº 1, jan/março-1974, pp.83-98.

(23) ABRANCHES, Sergio e DAIN. Sulamis. A empresa estatal no Brasil: padrões estruturais e estratégia de ação. FINEP, Rio de Janeiro, 1978, mimeo. Consulte-se também BRAGA, Roberto Saturnino. A utilização do transporte ferroviário no Brasil RAP/FGV, vol. 8, nº 1, jan/março 1974.

2 - O FRACASSO DO II PND E IMPASSE NA POLÍTICA DOS TRANSPORTES

Durante o Governo Geisel assiste-se à tentativa de se implementar uma nova Estratégia de desenvolvimento, na qual se procurava alterar qualitativamente o padrão de industrialização da economia brasileira. Essa Estratégia, consubstanciada no II Plano Nacional de Desenvolvimento - PND (1975/79), foi apresentada oficialmente à Nação em 1974.

Segundo Lessa, o "núcleo central" da nova Estratégia era constituído por "duas diretrizes mutualmente articuladas". A primeira "indica a montagem de um novo padrão de industrialização, no qual o comando da dinâmica da economia localizar-se-ia na indústria de base. A transferência do núcleo dinâmico de certos setores de bens de consumo para a indústria de base e conseqüentes redefinições da infra-estrutura de suporte e do processo de integração compõe a primeira diretiva central da Estratégia". A segunda diretiva aponta a intenção de se fortalecer, progressivamente, o capital privado nacional de molde a, inicialmente, "reequilibrar" o tripé para, posteriormente, constituir sua hegemonia. (24)

Com relação à primeira diretiva, o II PND propõe modificações na política industrial, tendo em vista completar a industrialização pesada, o que implicava enfatizar as indústrias básicas - especialmente o setor de bens de capital e de eletrônica pesada - o segmento dos insumos básicos e o da grande mineração. Nesse sentido, assinala Lessa, "a prioridade conferida a estes setores, além de completar a industrialização tardia, implicaria a proposta de um novo padrão de industrialização, uma modificação da alocação de recursos em várias dimensões: setoriais, regionais e sociais. Os setores de bens de produção, segundo o II PND, passariam a ser os setores líderes da expansão industrial da economia brasileira presidindo e dando o sentido de seu movimento dinâmico". (25)

---

(24) LESSA, Carlos. A Estratégia de Desenvolvimento. 1974-1978 - Sonho e Fracasso. Tese apresentada à Faculdade de Economia e Administração da UFRJ para o Concurso de Professor Titular, Rio de Janeiro, 1978, p. 4.

(25) Idem p.5.

Além disso, nota-se na Estratégia a articulação intrínseca do novo padrão de industrialização com a questão energética. Citando passagens do II PND, Lessa assinala que "a política de industrialização surge como um 'ajustamento da estrutura econômica à situação de escassez de petróleo e ao novo estágio da evolução industrial' (II PND p. 16). No mesmo nível de prioridade, o II PND situa a política energética que num país que importa mais de dois terços do petróleo consumido (respondendo este por 48% da energia utilizada) passa a ser a peça decisiva da estratégia nacional (II PND p.17). Seria inviável crescer sem acelerada expansão da oferta de energia. Por isso, 'será necessário reduzir, dentro do setor de energia, a dependência em relação ao petróleo (substituindo-a pela eletricidade, na medida do possível, e também por carvão, por ser este abundante no mercado, embora importado em parte); economizar petróleo, principalmente para utilização em transporte; e reduzir, no total do consumo de petróleo, a parcela importada (II PND, p. 82)". (26)

Assim, conclui Lessa, "essas duas políticas - de industrialização e de energia - integrantes do núcleo central da Estratégia apontam para a construção de novas plantas industriais e energéticas". (27)

Ora, a implementação dessas políticas centrais requeria transformações substanciais no padrão vigente na política de transportes.

Em primeiro lugar, por suas implicações espaciais visto que a maioria dos "projetos vedetes" do II PND situar-se-iam nas regiões periféricas da economia, tendo-se em vista a localização dos recursos naturais, que servem de insumo às indústrias básicas,

---

(26) Idem, p. 6.

(27) Idem, p. 8.

e dos produtos energéticos incorporáveis.<sup>(28)</sup> Nesse sentido, salienta Lessa, "o II PND dispunha de uma Estratégia que internaliza em seu coração a incorporação dos recursos das regiões periféricas".<sup>(29)</sup>

Em segundo lugar porque o setor de transportes e, particularmente, a modalidade rodoviária era, disparado, o principal consumidor de derivados de petróleo no início dos anos 70. Remetendo-se à Tabela 1, pode-se notar que em 1970 o setor rodoviário era responsável por 95% do consumo nacional total de gasolinas "A" e "B" e por 75% do consumo global de óleo diesel.<sup>(30)</sup>

---

(28) À guisa de instrução, vejam-se os seguintes exemplos: Carajás/Pará (mineração de ferro); Trombeta/Pará (bauxita); Caraíba/Bahia (cobre); Patos/Minas (fosfatado); Carmópolis/Sergipe (potássicas); Itaqui/Maranhão, Tubarão/Espírito Santo, Açominas/Minas, Mendes Júnior/Minas, (grande siderurgia); Camaçari/Bahia (metalurgia de cobre); Trombeta/Pará (metalurgia de alumínio) etc. ver a respeito LESSA, op. cit. p. 8 e 9.

(29) Idem p. 9.

(30) Sobre as relações do setor de transportes com o setor energético consulte-se: BARAT, Josef, op. cit. pp. 369/374; MELO, Fernando H. de; FONSECA, G. de Proálcool, Energia e Transporte, Pioneira EFIPE, São Paulo, 1981, pp. 128/140.

Tabela 1

## CONSUMO DOS MAIS IMPORTANTES DERIVADOS DE PETRÓLEO

## NO SETOR DE TRANSPORTES

1965/70

| ESPECIFICAÇÃO                         | TRANSPOR-<br>TE RODO-<br>VIÁRIO | %    | TRANSPOR-<br>TE FERRO-<br>VIÁRIO | %   | TRANSPOR-<br>TE MARÍ-<br>TIMO | %   | TOTAL<br>TRANSPORTE<br>(1) | %    | OUTROS | %    | TOTAL<br>GERAL | %     |
|---------------------------------------|---------------------------------|------|----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|----------------------------|------|--------|------|----------------|-------|
| Óleo Diesel<br>(Milhões de l)         |                                 |      |                                  |     |                               |     |                            |      |        |      |                |       |
| 1965                                  | 2 814                           | 69,2 | 357                              | 8,8 | 92                            | 2,2 | 3 262                      | 90,2 | 806    | 19,8 | 4 068          | 100,0 |
| 1966                                  | 3 075                           | 69,7 | 359                              | 0,2 | 101                           | 2,0 | 3 523                      | 79,9 | 887    | 20,1 | 4 410          | 100,0 |
| 1967                                  | 3 421                           | 70,9 | 365                              | 7,6 | 103                           | 2,1 | 3 889                      | 80,6 | 937    | 19,4 | 4 826          | 100,0 |
| 1968                                  | 4 034                           | 73,2 | 357                              | 6,5 | 123                           | 2,2 | 4 514                      | 81,9 | 999    | 18,1 | 5 513          | 100,0 |
| 1969                                  | 4 297                           | 72,4 | 411                              | 6,9 | 242                           | 4,1 | 4 949                      | 83,4 | 983    | 16,6 | 5 932          | 100,0 |
| 1970                                  | 4 861                           | 74,6 | 433                              | 6,6 | 220                           | 3,5 | 5 523                      | 84,7 | 993    | 15,3 | 6 515          | 100,0 |
| Gasolinas "A" e "B"<br>(Milhões de l) |                                 |      |                                  |     |                               |     |                            |      |        |      |                |       |
| 1965                                  | 5 834                           | 96,6 | -                                | -   | -                             | -   | 5 834                      | 96,6 | 207    | 3,4  | 6 041          | 100,0 |
| 1966                                  | 6 339                           | 95,5 | -                                | -   | -                             | -   | 6 339                      | 95,5 | 299    | 4,5  | 6 639          | 100,0 |
| 1967                                  | 6 827                           | 94,2 | -                                | -   | -                             | -   | 6 827                      | 94,2 | 421    | 5,8  | 7 247          | 100,0 |
| 1968                                  | 7 751                           | 94,3 | -                                | -   | -                             | -   | 7 751                      | 94,3 | 460    | 5,7  | 8 219          | 100,0 |
| 1969                                  | 8 277                           | 94,6 | -                                | -   | -                             | -   | 8 277                      | 94,6 | 470    | 5,4  | 8 747          | 100,0 |
| 1970                                  | 9 208                           | 94,9 | -                                | -   | -                             | -   | 9 208                      | 94,9 | 497    | 5,1  | 9 705          | 100,0 |
| Óleo Combustível<br>(Milhões de t)    |                                 |      |                                  |     |                               |     |                            |      |        |      |                |       |
| 1965                                  | -                               | -    | 189                              | 3,4 | 190                           | 3,5 | 379                        | 6,9  | 5 092  | 93,1 | 5 471          | 100,0 |
| 1966                                  | -                               | -    | 159                              | 2,8 | 185                           | 3,3 | 344                        | 6,1  | 5 336  | 93,9 | 5 680          | 100,0 |
| 1967                                  | -                               | -    | 141                              | 2,4 | 188                           | 3,2 | 330                        | 5,6  | 5 574  | 94,4 | 5 904          | 100,0 |
| 1968                                  | -                               | -    | 148                              | 2,1 | 203                           | 2,8 | 350                        | 4,9  | 6 856  | 95,1 | 7 206          | 100,0 |
| 1969                                  | -                               | -    | 91                               | 1,2 | 446                           | 5,7 | 537                        | 6,9  | 7 299  | 93,1 | 7 836          | 100,0 |
| 1970                                  | -                               | -    | 24                               | 0,3 | 196                           | 2,6 | 220                        | 2,9  | 7 413  | 97,1 | 7 633          | 100,0 |

FONTES: GEIPOP, Anuário Estatístico dos Transportes (1971); Brasil, Instituto de Planejamento Econômico e Social, O Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos - IULCLG e o Financiamento do Programa Rodoviário Nacional

(1) Exclusivo o transporte aéreo, que é consumidor exclusivo de gasolina para aviação e combustível para jatos.

APUD, BARAT, Josef, op. cit., p. 371.



Assim, não é por outro motivo que no II PND determinava-se que "todo o esforço será feito para limitar a um mínimo o consumo de petróleo, principalmente nos transportes: política de gasolina sem qualquer subsídio (...), criação de sistemas de transportes de massa, eletrificação de ferrovia, adição de álcool à gasolina e eliminação de desperdícios". (31)

É evidente, portanto, que a implementação das políticas-chave de industrialização e de energia - as "diretivas centrais" da Estratégia de desenvolvimento do II PND - teriam implicações decisivas sobre o setor de transporte à medida que requereriam alterações substanciais no perfil assumido até aquele momento pela política governamental neste campo. (32)

Nesse sentido, são alinhadas as seguintes alterações na política de transportes que, segundo Lessa, mostram a "clara subordinação" desta política ao núcleo central da Estratégia:

- ênfase na conservação e pavimentação da rede rodoviária existente ao invés da expansão da infra-estrutura;
- ênfase nas modalidades de transporte ferro-hidroviário incluídas na prioridade de carga e passageiros, priorizando-se, nesse sentido, a eletrificação ferroviária, a expansão da frota marítima e fluvial, a construção e o reequipamento do sistema portuário;

---

(31) II PND, op. cit. p.17.

(32) É importante salientar, como o fazem Braga e Agune, que a deflagração da crise energética agiu, na verdade, como um elemento acelerador das distorções - grande consumo de petróleo e derivados, deterioração das modalidades ferro-hidroviária e de transporte coletivo, congestionamento dos centros urbanos etc. - acarretadas pelo padrão "automobilístico-rodoviário". Por outro lado, com o primeiro choque do petróleo "a ênfase rodoviária mostrava-se incompatível, numa visão a longo prazo, com as crescentes pressões que exercia o Balanço de Pagamentos sobre a economia do país, com seus déficits estruturais, onde compreendiam as importações de petróleo, dada a escassez desse produto a nível da produção nacional". Desta forma, a crise dos combustíveis emerge quando "já estavam latentes as distorções do sistema de transportes e, diante desse quadro, tornou-se patente a necessidade de uma reestruturação do setor que levasse em conta, além dos demais fatores, o preço do combustível como uma das principais variáveis". BRAGA, José C. e AGUNE, Antonio C., op. cit., p. 43.

- montagem de uma malha de transporte que integre os projetos das indústrias básicas e das plantas energéticas;
- ênfase ao transporte coletivo urbano, incluído, pela primeira vez, na política nacional dos transportes.

Para viabilizar essas transformações pretendidas no setor de transportes, foram formulados programas setoriais com objetivos ambiciosos, no biênio 1974/75. Tais medidas vieram acompanhadas por ajustes organizacionais, visando "modernizar" a máquina governamental para a implementação dos referidos projetos.

- Assim, em 5 de agosto de 1974 foi aprovado o II Plano de Construção Naval - PCN 1975/79 que previa investimentos da ordem de US\$ 3,1 bilhões de dólares na construção de 765 embarcações, o que possibilitaria, neste curto período, mais que duplicar a tonelagem de porte bruto (de 4,7 milhões de TPB, em 1974, para 10 milhões em 1979). A ênfase do II PCN recairia na navegação de longo percurso - que absorveria cerca de 90% do total de TPB que se esperava incrementar no período - ficando a cabotagem com cerca de 307 mil toneladas, a navegação de interior com 206 mil e as embarcações portuárias com 131 mil toneladas. Segundo seus formuladores, a viabilização do II PCN possibilitaria "a inclusão do Brasil na categoria dos maiores construtores navais do mundo".<sup>(33)</sup>
- Em outubro de 1974 foi aprovado o II Plano de Desenvolvimento Ferroviário - PDF 1975/79 que previa a aplicação da US\$ 4 bilhões na construção de 3 800 km de linhas e variantes, no melhoramento de 10 800 km de linhas existentes, no alargamento de 3 200 km, na aquisição de cerca de 300 locomotivas, 20 00 vagões, 70 trens-unidades e 140 carros de passageiros, além do assentamento de 1,5 milhão de toneladas de trilhos e a eletrificação de 1 439 km de linhas. Esperava-se, com isso, que em 1980 as ferrovias transportassem 10 vezes mais que o volume transportado em 1973.

---

(33) MT. Ação do Ministério dos Transportes em 1974, op. cit. p. 63.

- Com o Plano de Desenvolvimento Rodoviário, lançado em 1974, há uma nítida mudança no enfoque até então predominante nessa modalidade de transporte. Com ele, a ênfase na ampliação da infraestrutura cede lugar à conservação e à restauração das rodovias em uso.
- Em 10 de julho de 1975, foi criada a PORTOBRÁS, como empresa "holding" do sistema portuário nacional - em substituição ao DNPVN - com o objetivo de promover a modernização da atividade portuária e intensificar os melhoramentos nas condições de navegabilidade dos principais rios.
- Finalmente, em 14 de novembro de 1975 foi institucionalizado o Sistema Nacional de Transportes Urbanos - SNTU e autorizada a criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU como entidade promotora e coordenadora da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos. Como se verá posteriormente, este foi, na verdade, o primeiro posicionamento do Governo Federal em relação à questão dos transportes coletivos no pós-64.

Assim, no biênio 1974/76, tanto no âmbito da política industrial como também em relação ao binômio energia-transportes, assiste-se à adoção de uma série de medidas, tendo-se em vista a implementação da nova Estratégia de desenvolvimento. Observa-se, nesse período, que "o II PND foi a matriz inspiradora de um elemento de inovações e ajustes institucionais, organizacionais e de aplicação de medidas instrumentais. Esse amplo espectro de ações estatais do período encontrariam como norte as diretrizes do II PND". (34)

Entretanto, como Lessa demonstra em seu trabalho, a Estratégia do regime autoritário de transformar o padrão de industrialização redundou em completo fracasso.

---

(34) LESSA, Carlos, op. cit. p.9.

As razões do insucesso decorreram, em última instância, de limites político-econômicos estruturais agudizados pela reversão cíclica da economia brasileira, que coincide com o início da implementação do II PND - ambos aspectos desconsiderados pelos formuladores da Estratégia.

Assim, por um lado, a mudança do Padrão de Industrialização esbarrava em limites políticos estruturais colocados pelas articulações de um conjunto amplo de interesses de fração de capital conformados no padrão de industrialização então vigente. O pacto que aglutinava os interesses da grande engenharia nacional com amplas frações do capital nacional e estrangeiro, por um lado, e o que soldava as frações do capital mercantil e financeiro, via indústria da construção civil, por outro, são, no entendimento do autor, "de particular importância para a demonstração político-econômica da impossibilidade estrutural de mudança de Padrão de Industrialização". (35)

Esses grandes pactos, embora não determinassem a decisão política e econômica, fixavam os "raios de manobra", os "espaços" possíveis para a ação do Estado.

Desconsiderando "olimpicamente" aquelas articulações, os formuladores da Estratégia elegeram a empresa estatal como o "agente líder" da mudança do Padrão de Industrialização e de reequilíbrio da organização industrial. As estatais, contudo, escolhidas como agentes centrais do II PND, "não poderiam, numa reversão cíclica, e por razões estruturais, levar adiante a Estratégia". (36) Em parte porque essas empresas pensadas como instrumento de poder do regime, subordinam-se aos interesses maiores dos pactos: "O II PND supôs a empresa estatal como agente líder da mudança do Padrão de Industrialização e de "reequilíbrio" da Organização Industrial.

---

(35) LESSA, Carlos, op. cit., p. 144.

(36) Idem p. 143.

a estratégia de acabamento final da Nação-Potência imaginou que sua vontade soberana rasgaria os pactos acima referidos, substituindo-os por um novo Pacto Central: Empresa Estatal/Grande Indústria Nacional, notadamente de bens de capital. A prática do autoritarismo, a carga ideológica do positivismo, a euforia e sensação de onipotência derivadas do milagre levaram o Regime a supor a empresa estatal como instrumento de seu poder. Não percebeu que seu autoritarismo era consentido pelos grandes pactos, não percebeu que a empresa estatal é um dos instrumentos dos pactos soberanos, não percebeu que ele mesmo, o Estado, é um instrumento do movimento maior da economia. Nem o Estado nem as empresas estatais têm a autonomia pensada pelo II PND. Entretanto, a forma autoritária de organização do Estado, a desarticulação de amplos segmentos da sociedade civil, a eficácia dos mecanismos de coesão, permitiram que o equívoco pudesse permanecer por um longo tempo sem que seus autores dele se apercebessem". (37)

Essa subordinação "ganha precisão", segundo o autor, pelo fato de que tais pactos "delimitam e conformam" o padrão de financiamento da expansão das empresas estatais. Após examinar as alternativas de recursos para financiamento do gasto das estatais e constatar o esgotamento dessas fontes, tendo-se em vista a magnitude das transformações desejadas pelo II PND, o autor conclui nos seguintes termos: "... a premissa-chave implícita no II PND, de uma autonomia das estatais para, por um ato de vontade, liderar um novo Padrão de Industrialização e 'equilibrar' a Organização Industrial, não se mantém frente ao padrão possível de financiamento das estatais. Este padrão revela medulares articulações existentes na economia brasileira que representam a plenitude de sua rigidez no descenso do ciclo. Deixa pequeno espaço para o projeto de Nação-Potência". (38)

---

(37) Idem, p. 147.

(38) Idem, p. 159.

Por outro lado, esses limites estruturais agudizaram-se com a reversão cíclica da economia brasileira, que coincide com a tentativa de implementação da Estratégia. Assim, como assinala Serra, a "extraordinária especificidade" do II PND - "sem dúvida o mais importante e concentrado esforço do Estado desde o Plano de Metas no sentido de promover modificações estruturais na economia" - é que "foi formulado e parcialmente implementado (a partir de 1974) precisamente quando a economia brasileira esgotara a fase expansiva iniciada em 1967 e a economia mundial entrara em sua mais severa recessão desde os anos 30".<sup>(39)</sup>

Desde meados dos anos 70, vários economistas<sup>(40)</sup> - contrariando a opinião daqueles "demasiadamente apegada a uma versão de manual do ciclo econômico" - alertavam para a fase crítica na qual ingressara a economia brasileira desde 1974, tendo-se em vista sintomas como o declínio acentuado da taxa de acumulação, a aceleração do ritmo inflacionário, o desequilíbrio das contas externas, etc.

Na reversão cíclica, aqueles limites político-econômicos estruturais foram agudizados porque ampliaram-se os atritos entre os blocos de interesses "que encontram dificuldades para se recompor em um espaço de acumulação temporariamente restringido", encurtando-se, obviamente, o raio de manobra para as ações do Estado.

Além disso, a política econômica de cunho estabilizador que começa se delinear a partir de meados dos anos 70 mostrava-se absolutamente incompatível com os objetivos do II PND.

---

(39) SERRA, José. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra in *Desenvolvimento Capitalista no Brasil - Ensaio sobre a Crise*, vol. 2, Brasiliense, São Paulo, 1982, p. 101.

(40) vide CARDOSO de MELLO, João M. e BELLUZZO, Luis G. Reflexão sobre a Crise Atual; e COUTINHO, Luciano e BELLUZZO, Luiz G. Política econômica, inflexões e crise: 1974/81; ambos trabalhos constam de coletânea *Desenvolvimento Capitalista no Brasil - Ensaio sobre a Crise*, vol. 1, op. cit.

Nesse sentido, de acordo com a análise de Coutinho e Belluzzo, "entre 1974 e 1978 a política econômica estiolou-se na tentativa de congregar objetivos irreconciliáveis. Na primeira fase, entre 1974 e 1976, projetou-se (II PND) um padrão de expansão, objetivando-se, por um lado, sustentar as elevadas taxas de crescimento e, de outro, reverter a aceleração da inflação e conter o déficit do balanço de pagamentos. Havia, portanto, uma contradição inequívoca entre a política de gasto e investimento público, ambiciosa e expansionista, e a política de crédito e financiamento que deveria perseguir objetivos contencionistas".<sup>(41)</sup>

Lessa também chama a atenção para o fato de que a política de estabilização, posta em prática a partir de 1976, chocava-se frontalmente com o II PND. Destaca, nesse sentido, os efeitos nefastos sobre as empresas estatais dos cortes nos gastos públicos e da imposição de limites aos reajustes tarifários, ambas medidas adotadas visando conter as pressões inflacionárias.

Outro objetivo tático da política econômica conflitiva com o II PND era o de "reequilibrar" as contas externas, tendo-se em vista o crescimento do déficit em transações correntes e do serviço da dívida externa acumulada, cuja cobertura teve que ser feita com a queima de reservas. Diante desse quadro, foram simultaneamente adotadas medidas contencionistas de importação e de "atração" de empréstimos externos. Essas medidas repercutiram duplamente sobre as empresas estatais: "Em primeiro lugar adotam-se a partir de 1976 limites cada vez mais estreitos às importações do setor público: ficou decidida uma redução de 25% sobre as importações oficiais de 1975. Esta é uma das dimensões da política de desaquecimento que significa cortar e adiar projetos do II PND. Em segundo lugar, as estatais são estimuladas a buscar cada vez mais créditos de fornecedores e/ou empréstimos em moeda para cobertura de seus projetos. Já sabemos que estes créditos re-

---

(41) COUTINHO, Luciano e BELLUZZO, Luis G. Política econômica, inflexões e crise: 1974/81, op. cit., p. 159.

percutem sobre a indústria de máquinas e equipamentos".<sup>(42)</sup>

Por fim, no segundo semestre de 1976, tendo-se em vista o agravamento da conjuntura econômica - percebido, dentre outros indicadores, pela persistência da tendência inflacionária, a erosão das reservas cambiais e a expansão do déficit global do setor público - ficava patente a inviabilidade técnica e financeira do II PND e o Governo começava a recuar.

Em fins de 1976 explicitou-se a segunda versão do Plano, bastante tímida "vis-à-vis" a formulação inicial. Nela, além de cortes generalizados de gasto público foram cancelados alguns projetos com "fontes a definir".

Os programas da área de transportes, cujas fontes de financiamento encontravam-se indefinidas, foram duramente afetados por esta resolução, sendo cancelados e postergados.

À guisa de ilustração de como se frustrou a tentativa governamental de transformar o padrão vigente no setor de transportes, farei a seguir uma breve descrição acerca da curta existência do Programa de Desenvolvimento Ferroviário - PDF, um dos instrumentos-chave das transformações pretendidas na política de transportes no contexto da Estratégia de desenvolvimento do II PND.

## 2.1 - A FALÊNCIA DO PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

Em outubro de 1974 foi aprovado pelo Presidente Ernesto Geisel o Programa de Desenvolvimento Ferroviário - PDF para ser implementado no período 1975/79.<sup>(43)</sup> Envolveva dispêndios da or-

(42) LESSA, Carlos, op. cit. p. 160.

(43) MT-RFFSA. Programa de Desenvolvimento Ferroviário - II PND. Pronunciamento de Ernesto Geisel - Presidente da República, em 18 de outubro de 1974.



dem de US\$ 4 bilhões, que seriam aplicados em 14 subprogramas e 70 projetos. Previa-se a construção de 3 800 km de linhas e variantes, o melhoramento de 10 800 km de linhas existentes, o alargamento de bitola de 3 200 km, a aquisição de cerca de 300 locomotivas, 20 000 vagões, 70 trens-unidades e 140 carros de passageiros, além do assentamento de 1,5 milhão de toneladas de trilhos e a eletrificação de 1 439 km de linhas.

Tratava-se, inegavelmente, de um Programa vigoroso de reaparelhamento do sistema ferroviário nacional que, segundo a exposição de motivos do Presidente da República, não vinha sendo capaz de acompanhar a expansão demográfica e o desenvolvimento econômico. As metas do PDF para o transporte de mercadorias eram bastante ambiciosas. Estimava-se, por exemplo, que em 1980 as ferrovias transportariam cerca de 200 milhões de toneladas, contra 21 milhões de toneladas transportadas em 1973. Segundo o documento oficial, essa comparação de dados "enseja uma visão simplificada, porém bastante reveladora, do esforço que será necessário realizar para adequar o setor à expectativa da demanda".<sup>(44)</sup>

A ênfase do PDF voltava-se para o subprograma de atendimento ao Plano de Expansão Siderúrgico - cujo principal projeto era a construção da Ferrovia do Aço - que absorveria 35% do custo total (vide Tabela 2).

Há menos de dois anos após seu lançamento, já se delineava a falência do Programa de Desenvolvimento Ferroviário. Em meados de 1976, as obras do Programa foram paralisadas por falta de recursos. Em setembro, a diretoria da RFFSA comunicou oficialmente aos empreiteiros a suspensão do Programa. Admitiam o sacrifício de muitos subprogramas e o fato de que somente seriam retomados aqueles "realmente prioritários". Na oportunidade, o Ministro Dirceu Nogueira esclareceu que os recursos para a Ferrovia do Aço "podem faltar, pois dependem da conjuntura internacional. O futuro das obras, acrescentou, depende da obtenção do dinheiro".<sup>(45)</sup>

(44) Idem, p. 24.

(45) RFFSA confirma paralisação e revê prioridades. O Estado de S. Paulo, 3 de setembro de 1976.

Tabela 2

RRFSA - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO  
PREVISÃO DO CALENDÁRIO DE DESEMBOLSO DE RECURSOS

1975/79

| DISCRIMINAÇÃO   | (Em Cr\$ milhões de 1974) |         |         |         |         |           | TOTAL<br>PROJETOS |
|---|---------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-------------------|
|   | 1975                      | 1976    | 1977    | 1978    | 1979    | APÓS 1979 |                   |
| TOTAL   | 7 481.3                   | 6 467   | 4 661.2 | 4 675.2 | 4 879.8 | 2 549.3   | 30 524.8          |
| Atendimento ao Plano de Expansão Siderúrgico  | 2 176.1                   | 2 222.7 | 1602    | 1 144.7 | 1440    | 2 277.4   | 10 673.4          |
| Corredor de Transporte Rio-São Paulo  | 503.7                     | 207.2   | 0       | 0       | 0       | 0         | 710.9             |
| Corredor de Expansão de Santos  | 695.7                     | 250.6   | 1       | 111     | 214     | 0         | 1 272.3           |
| Corredor de Exportação de Paranaguá   | 564                       | 644.7   | 335     | 50      | 55      | 0         | 1 648.7           |
| Corredor de Exportação de Rio Grande  | 735.3                     | 260     | 1111    | 340     | 434.5   | 0         | 1 860.8           |
| Corredor de Exportação de Vitória   | 126.3                     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 126.3             |
| Ligações e Acessos Ferroviários   | 73.5                      | 127.4   | 117.4   | 128.5   | 50      | 0         | 496.5             |
| Interligações   | 93.3                      | 189.4   | 202.5   | 282.6   | 330.3   | 0         | 1 098.1           |
| Terminais Ferroviários  | 115.1                     | 200     | 200     | 10      | 30      | 0         | 555.1             |
| Modernização de Ferrovias   | 1 067.8                   | 1 126.4 | 1 214.9 | 1 126.1 | 1 076.6 | 0         | 5 611.8           |
| Serviços Suburbanos do Grande Rio   | 276.9                     | 323.5   | 145.3   | 0       | 0       | 0         | 754.7             |
| Serviços Suburbanos da Grande São Paulo   | 169                       | 139.2   | 94.3    | 0       | 0       | 0         | 402.5             |
| Material de Transporte  | 974.9                     | 1 113.1 | 524.7   | 1324    | 1 088.6 | 262.9     | 5 288.2           |
| Projeto Integrado de Transporte de Minério de Ferro para Exportação pelo Terminal da Sepetiba | 229.9                     | 0       | 0       | 0       | 0       | 0         | 229.8             |
| Outros Investimentos  | 55.2                      | 56.4    | 72.8    | 102.8   | 112.8   | 0         | 400               |

FONTE: MT - RFFSA

Tabela 2.a

RFPSA - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO  
PREVISÃO DO CALENDÁRIO DE DESEMBOLSO DE RECURSOS

1975/79

| DISCRIMINAÇÃO   | 1975/79 |        |        |        |        |           | TOTAL<br>PROJETOS |
|---|---------|--------|--------|--------|--------|-----------|-------------------|
|   | 1975    | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | APÓS 1979 |                   |
| TOTAL   | 100.00  | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00    | 100.00            |
| Atendimento ao Plano de Expansão Siderúrgico  | 29.09   | 34.37  | 35.91  | 24.48  | 29.51  | 89.33     | 34.97             |
| Corredor de Transporte Rio-São Paulo  | 6.73    | 3.20   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00      | 2.33              |
| Corredor de Expansão de Santos  | 9.30    | 3.88   | 0.02   | 2.37   | 4.39   | 0.00      | 4.17              |
| Corredor de Exportação de Paranaguá   | 7.54    | 9.97   | 7.51   | 1.07   | 1.13   | 0.00      | 5.40              |
| Corredor de Exportação de Rio Grande  | 9.83    | 4.02   | 24.90  | 7.27   | 8.90   | 0.00      | 6.10              |
| Corredor de Exportação de Vitória   | 1.69    | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00      | 0.41              |
| Ligações e Acessos Ferroviários   | 0.98    | 1.97   | 2.63   | 2.75   | 1.02   | 0.00      | 1.63              |
| Interligações   | 1.25    | 2.93   | 4.54   | 6.04   | 6.77   | 0.00      | 3.60              |
| Terminais Ferroviários  | 1.54    | 3.09   | 4.48   | 0.21   | 0.61   | 0.00      | 1.82              |
| Modernização de Ferrovias   | 14.27   | 17.42  | 27.23  | 24.09  | 22.06  | 0.00      | 18.38             |
| Serviços Suburbanos do Grande Rio   | 3.70    | 5.00   | 3.26   | 0.00   | 0.00   | 0.00      | 2.47              |
| Serviços Suburbanos da Grande São Paulo   | 2.26    | 2.15   | 2.11   | 0.00   | 0.00   | 0.00      | 1.32              |
| Material de Transporte  | 13.03   | 17.21  | 11.76  | 28.32  | 22.31  | 10.31     | 17.32             |
| Projeto Integrado de Transporte de Minério de Ferro para Exportação Pelo Terminal da Sepetiba | 3.07    | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00      | 0.75              |
| Outros Investimentos  | 0.74    | 0.87   | 1.63   | 2.20   | 2.31   | 0.00      | 1.31              |

FONTE: MT . RFPSA

A desaceleração do PDF foi assinada pela RFFSA em seu relatório de diretoria de 1976 nos seguintes termos: "Estava prevista para 1976 a aceleração dos trabalhos destinados a recuperar, melhorar e expandir o sistema ferroviário operado pela RFFSA, através da execução de um amplo programa de investimentos. Nesse domínio, no entanto, se fizeram sentir com toda a intensidade as restrições que o País vem tendo de fazer em decorrência dos reflexos da crise mundial de energia, Foi na área específica de engenharia onde mais se concentraram os reflexos negativos da redução do Programa de Investimentos. Somente alguns poucos projetos prioritários e os que estavam em vias de conclusão tiveram prosseguimento". (46)

Para 1977, as previsões não eram nada otimistas: "O ano de 1977 deverá ser ainda um ano de sacrifícios em que se procurará compatibilizar as metas de aumento de produção do transporte de carga e de passageiros de subúrbio com a escassez de recursos destinados à aplicação na manutenção e renovação do sistema existente, garantindo-se, assim, os benéficos efeitos econômicos e sociais de melhoria progressiva do desempenho do setor ferroviário". (47) E estavam certos. Em março de 1977, o Presidente da RFFSA, Coronel Stanley F. Batista, declarou a falência do Programa Ferroviário. Segundo o Jornal da Tarde, a franqueza do Presidente da RFFSA "deixou boquiabertos os quase 300 empresários da construção civil que se reuniram (...) no Rio para ouvi-lo: ele proclamou nada mais nada menos que a falência do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, lançado há dois anos com grande pompa pelo Governo, e anunciou, de quebra, que as obras da Ferrovia do Aço serão abandonadas este ano. Tudo por falta de recursos". Segundo Stanley, de um total de Cr\$ 10,5 bilhões de investimentos nominais que a Rede deveria fazer em 1977, Cr\$ 7,5 bilhões eram recursos originários de empréstimos internos e externos e apenas Cr\$ 3 bilhões eram oriundos de "fontes seguras da RFF com desem-

---

(46) RFFSA. Relatório de Atividades, 1976.

(47) Idem.

bolso automático ao longo do ano". E arrematou: "A continuar nesta marcha, não há programa ferroviário que resista neste País". Acrescentou que "para obras físicas em 1977, a disponibilidade da Rede é de Cr\$ 8,5 bilhões. Desse total, Cr\$ 4,5 bilhões estão vinculados a material de transporte e aquisição de equipamentos, restando apenas Cr\$ 4 bilhões, assim manipuláveis: Cr\$ 1 bilhão para Ferrovia do Aço, Cr\$ 1,7 bilhão para vias permanentes, Cr\$ 700 milhões em subúrbios no Rio e São Paulo e Cr\$ 600 milhões em variantes". Esses dados, prosseguiu Stanley, "indicam que dificilmente alguém poderá dizer hoje que tal montante de recursos poderá ser aplicado para tais e tais obras por causa da excessiva dependência da Rede de empréstimos internos e externos e por causa também das cada vez maiores dificuldades na obtenção de tais empréstimos".<sup>(48)</sup>

Como o próprio Presidente da RFFSA assinalou, a falência do PDF deve-se, sobretudo, à fragilidade de sua base de financiamento. Como se pode perceber pelos dados da Tabela 3, pretendia-se financiar um ambicioso programa que previa a aplicação de cerca de US\$ 4 bilhões em cinco anos, com 60% dos recursos provenientes de operações de crédito internas e externas, 16% de "acréscimos esperados na receita operacional da RFFSA" e apenas 13% de dotações orçamentárias.

Em 1977, a própria RFFSA salienta a inconsistência das premissas que embasaram a formulação do PDF. No Relatório de Atividades desse ano, afirma-se que foram tomados como pressupostos para formulação e execução do Programa de Desenvolvimento Ferroviário "a premissa de ocorrência continuada de elevadas taxas de crescimento da economia, a existência de recursos financeiros em abundância para garantir a concretização dos projetos programados e, ainda, que a RFFSA apresentasse flexibilidade gerencial suficiente para absorver os impactos desses investimentos e para possibilitar a continuidade do crescimento de sua produção de transporte em ritmo elevado. A validade dessas premissas afigura-se, em parte, ao

---

(48) A FALÊNCIA do programa ferroviário. Jornal da Tarde, 9 de março de 1977.

Tabela 3

## RFFSA - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

## FONTES DE RECURSOS PREVISTOS

1975/79

(Em Cr\$ milhões de 1974)

| F O N T E S  | 1975    | 1976    | 1977    | 1978    | 1979    | APÓS. 1979 | TOTAL    |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|------------|----------|
| Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos - IUCL (1) | 343.6   | 189.3   | 170.5   | 200     | 308     | 900        | 2 053.4  |
| Dotações Orçamentárias (2)                           | 459.9   | 657.6   | 514.9   | 1 157.8 | 1 200   | 0          | 3 989.3  |
| Operações de Crédito (3)                             | 5 568.8 | 5 242.5 | 2 783.5 | 2 200   | 2 200   | 0          | 18 043.8 |
| - Internas   | 2 338.5 | 2 426.2 | 2 206.1 | 1 000   | 1 000   | 0          | 9 050.8  |
| - Externas   | 3 230.3 | 2 816.3 | 577.4   | 900     | 1 200   | 0          | 8 674    |
| Diretamente Arrecadados (4)                          | 97      | 332.5   | 800.6   | 1 000   | 1 000   | 1 640.3    | 4 870.4  |
| Outras (5)   | 1 012   | 115.1   | 152.6   | 117.4   | 179.8   | 0          | 1 576.9  |
| TOTAL  | 7 481.3 | 6 487   | 4 461.2 | 4 675.2 | 4 879.8 | 2 540.3    | 30 254.8 |

FONTE: MT/RFFSA - Programa de Desenvolvimento Ferroviário 1975/79 - II PND, 1974.

NOTAS: (1) As previsões de recursos do IUCL foram baseadas na estimativa das parcelas que poderiam ser aplicadas em investimentos ferroviários, após a dedução de recursos para atender a compromissos anteriores.

(2) Recursos provenientes do orçamento anual correram por conta das dotações normais do Ministério dos Transportes e dos "Encargos Gerais da União".

(3) O montante de empréstimos externos representa 28,4% do custo total dos investimentos, correspondendo, aproximadamente ao valor das importações diretas e indiretas.

(4) Corresponde a acréscimo esperado na receita operacional da RFFSA.

(5) Nesse item incluem-se: a) recursos de convênios; b) recursos do Fundo de Depreciação da RFFSA; c) Recursos de fontes ainda por definir.

Tabela 3.a.

## RFFSA - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

## FONTES DE RECURSOS PREVISITOS

1975/79

| F O N T E S  | (Em %) |        |        |        |        |           | TOTAL  |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|
|  | 1975   | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | APÓS 1979 |        |
| Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos - IUCL (1) | 4.59   | 2.15   | 3.82   | 4.28   | 6.31   | 35.43     | 6.75   |
| Dotações Orçamentárias (2)                           | 6.15   | 10.14  | 11.54  | 24.76  | 24.59  | 0.00      | 13.07  |
| Operações de Crédito (3)                             | 74.44  | 80.82  | 62.39  | 47.06  | 45.08  | 0.00      | 59.08  |
| - Internas   | 31.26  | 37.40  | 49.45  | 27.81  | 20.49  | 0.00      | 30.63  |
| - Externas   | 43.18  | 43.41  | 12.94  | 19.25  | 24.59  | 0.00      | 28.42  |
| Diretamente Arrecadados (4)                          | 1.30   | 5.13   | 17.95  | 21.39  | 20.49  | 64.57     | 15.96  |
| Outras (5)   | 13.53  | 1.77   | 3.42   | 2.51   | 3.68   | 0.00      | 5.17   |
| TOTAL  | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00    | 100.00 |

FONTES: MT/RFFSA - Programa de Desenvolvimento Ferroviário 1975/79 - II PND, 1974.

NOTAS: (1) As previsões de recursos do IUCL foram baseadas na estimativa das parcelas que poderiam ser aplicadas em investimentos ferroviários, após a dedução de recursos para atender a compromissos anteriores.

(2) Recursos provenientes do orçamento anual correram por conta das dotações normais do Ministério dos Transportes e dos "Encargos Gerais da União".

(3) O montante de empréstimos externos representa 28,4% do custo total dos investimentos, correspondendo, aproximadamente ao valor das importações diretas e indiretas.

(4) Corresponde a acréscimo esperado na receita operacional da RFFSA.

(5) Nesse item incluem-se: a) recursos de convênios; b) recursos do Fundo de Depreciação da RFFSA; c) recursos de fontes ainda por definir.

término de 1977, bastante discutível, constituindo-se, esta constatação, em condição indispensável para uma reorientação mais realista do processo de desenvolvimento ferroviário a cargo da RFFSA". Além disso, prossegue o Relatório, a elevação anormal dos componentes básicos de formação dos custos ferroviários, conjugada à contenção tarifária, conduziu ao agravamento do déficit da empresa. Por outro lado, a implementação do Programa encontrou obstáculos na "debilidade do esquema de financiamento que embasou a formulação do PDF (elevado percentual de recursos com fontes a definir). (...) O aspecto mais vulnerável da atual política de investimentos no campo ferroviário consiste na tentativa de realizar um programa da dimensão do PDF com apoio, principalmente, na obtenção de empréstimos". Essa orientação, prossegue o Relatório, "teria que se frustrar em virtude da elevação, em escala exponencial, dos encargos de financiamento decorrente, acarretando, em consequência, a própria redução do nível de investimento".<sup>(49)</sup>

De fato, a magnitude do PDF e a fragilidade do seu esquema de financiamento contribuíram decisivamente para que a já crônica situação financeira da RFFSA se aprofundasse a partir de 1976. A desaceleração da atividade econômica, cujos sinais eram visíveis naquele momento, e a posterior adoção de uma política econômica de corte recessivo aceleraram esse processo. O resultado foi uma vertiginosa queda no ritmo de investimentos da RFFSA.

Pode-se notar, nesse sentido, que os investimentos totais da RFFSA, após crescerem em termos reais até 1976, começam a declinar bruscamente, chegando, em 1983, a um patamar que correspondia a apenas um terço do montante aplicado naquele ano. O serviço da dívida, em contrapartida, cresce, em termos reais, a partir do início de implementação do PDF (vide Anexo 90).

---

(49) RFFSA - Relatório de Atividades, 1977, pp. 13 a 16.



## 2.2 - PADRÃO DE FINANCIAMENTO: ESAZIAMENTO DA CAPACIDADE DE FINANCIAMENTO AUTÔNOMO DO SETOR DOS TRANSPORTES

A partir de 1974 assiste-se ao início de um processo de restrição paulatina da capacidade de financiamento autônomo das políticas setoriais desenvolvidas no âmbito da esfera federal. Este processo que, como veremos, intensificou-se e consumou-se plenamente no início dos anos 80, consistiu em transferir de forma sistemática e progressiva para o tesouro nacional, sob a supervisão da SEPLAN, o controle sobre recursos tributários até então vinculados a programas e órgãos da administração federal.

Num primeiro momento, essa transferência justificou-se pela necessidade de agilizar o financiamento de projetos considerados prioritários no II PND. No final dos anos 70, contudo, com o agravamento da crise econômica e o crescimento descontrolado da dívida pública, há indícios de que, em grande medida, esta centralização de recursos fiscais tenha sido intensificada e condicionada em função de imperativos impostos pela política monetária do governo na cobertura do déficit do orçamento global do tesouro.

Uma das medidas adotadas pelo poder central para viabilizar essa estratégia de centralização de recursos tributários foi a decidida política de desvinculação paulatina de recursos fiscais a órgãos e programas setoriais da órbita federal.

Um dos principais instrumentos utilizados pelo Governo para isso foi o Fundo Nacional de Desenvolvimento - FND, criado pela Lei nº 6.093 de 29 de agosto de 1974. Nesse momento, o FND foi criado com o intuito de tornar mais flexível o financiamento de projetos da área de infra-estrutura considerados prioritários no âmbito do II PND. Para fazê-lo, deu-se início à desvinculação paulatina dos recursos fiscais que, como aponta Lessa, "representavam uma óbice ao reordenamento de prioridades setoriais propostas pela Estratégia".<sup>(50)</sup> A solução encontrada foi fundir os di-

---

(50) LESSA, Carlos, op. cit., p. 117.

versos fundos setoriais num "Fundão", o FND, que de início manteria as antigas vinculações, porém, com percentuais decrescentes entre 1975/79.

Nessa primeira etapa, o FND não seria integrado por todos os recursos tributários federais mas tão-somente pelos Impostos Únicos sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos - IULCLG, sobre Energia Elétrica - IUEE e sobre Minerais - IUM. De acordo com o artigo 3º da Lei nº 6.093/74, da arrecadação desses recursos fiscais "serão automaticamente transferidos para os referidos Fundos, como subcontas do FND, consoante as vinculações legais existentes e sem prejuízo das normas que regem sua administração, os seguintes percentuais: I) em 1978 - 90%; II) em 1976 - 80%; III) em 1977 - 70%; IV) em 1978 - 60%; V) a partir de 1979 - 50%".

Essa parcela progressivamente não vinculada passaria a ser administrada diretamente pela SEPLAN e, de acordo com o artigo 4º da Lei nº 6.093/74, deveria ser "aplicada prioritariamente nos setores de Minas e Energia, transportes e comunicações, podendo outras áreas ser ainda incluídas, em decorrência de prioridades definidas em cada PND".

Assim, segundo Lessa, "a redução progressiva das vinculações e o disposto no artigo 4º permitiriam ao FND um by-pass constitucional no sistema de vinculações. A SEPLAN recuperaria ao longo do período 1975/79 flexibilidade total na distribuição de parcelas crescentes da capacidade pública de investir, devido à redução dos percentuais vinculados e ao crescimento da receita tributária. Uma solução de engenho que burlava o grande pacto (...). O FND, ao qual convergiam os fundos vinculados em progressiva desvinculação, recursos de origem externa, recursos orçamentários específicos etc., permitiria o reordenamento de recursos segundo a visão estratégica. O FND seria, pois, a caixa única no nível de orçamento central para a implementação dos projetos de infra-estrutura". (51)

(51) Idem, p. 117.

Outro instrumento acionado embrionariamente pelo Governo no período 1974/78 para viabilizar a estratégia em curso de transferir recursos fiscais vinculados a órgãos e setores da esfera federal para o Tesouro Nacional, sob o controle da SEPLAN, diz respeito à política tributária adotada em relação aos derivados de petróleo.

Esse aspecto será melhor examinado no tópico seguinte deste capítulo, pois as tendências que serão mencionadas, embora tenham sido esboçadas entre 1974/78, consumam-se, de fato, a partir de 1979. Fica aqui, no entanto, uma breve introdução a esse tema, mesmo porque os efeitos da política tributária do Governo em relação aos derivados do petróleo, embora embrionários, repercutiram sobre a política dos transportes no período que estamos analisando este tópico.

Trata-se, na verdade, de uma política deliberada do Governo Central de provocar reduções sistemáticas na arrecadação do IULCLG por meio do manejo das alíquotas de cálculo do imposto. Essa política de inegável "engenhosidade" começou a ser implementada a partir de 1976 e objetivava provocar dois efeitos encadeados que beneficiariam a estratégia de centralização financeira. Por um lado, reduzir-se-ia o montante de recursos fiscais transferidos aos Estados e Municípios, visto que a política de desvinculação posta em prática com o FND atingia tão-somente a parcela de impostos vinculados a setores e órgãos sob a jurisdição do Governo Federal. Assim sendo, mantinha-se intacta a estrutura de vinculação legal de recursos do IULCLG aos Estados, Municípios e Distrito Federal - o que poderia levar à ilusão de que essas esferas administrativas não tivessem sido penalizadas pela política tributária do Governo - mas, simultaneamente, provocava-se intencionalmente a queda da arrecadação do imposto.

Por outro lado, ao se provocar a redução na arrecadação do IULCLG, ao mesmo tempo estar-se-ia reduzindo a participação relativa desse imposto na composição do preço final dos derivados

de petróleo sobre os quais incide, criando-se, assim, um "Gap" para a instituição de novos tributos incidentes sobre esses derivados (alíneas) cuja arrecadação destinava-se automaticamente ao Tesouro Nacional, à disposição da SEPLAN.

Tendo-se em vista este contexto mais amplo de transformação e adequação da estrutura tributária nacional aos objetivos centrais da nova estratégia de desenvolvimento que então se tentava implementar, examinemos, a seguir, as alterações promovidas no padrão de financiamento da política dos transportes entre 1974/78.

Constata-se em primeiro lugar, que, coerentemente com a transformação na matriz dos transportes pretendida no âmbito do II PND, rompe-se parcialmente, neste período, aquela solidariedade e adequação da estrutura tributária ao padrão "automobilístico-rodoviário".

Nesse sentido, observa-se que a partir de 1974 o setor rodoviário passa a ser duramente penalizado pela política fiscal do Governo. Tal penalização manifesta-se, por exemplo, na drástica redução das receitas fiscais legalmente destinadas a essa modalidade de transportes, o que implicou a substancial perda da capacidade de investimento autônomo deste setor.

Assim, examinando-se a evolução dos percentuais legais de vinculação dos recursos tributários que servem de base ao setor rodoviário, disposta no Anexo 09, observa-se que, entre 1974/78, a destinação legal dos recursos do IULCLG a essa modalidade decresceu de 76,6% para 47,8%, enquanto a da TRU caiu de 100% para 86%, permanecendo constante apenas a vinculação legal dos recursos do ISTR.

Aplicando-se esses percentuais legais de vinculação à arrecadação monetária dos respectivos impostos e taxas (vide Anexo 33), percebe-se a substancial queda ocorrida na receita fiscal do setor ferroviário em relação às demais modalidades. Veja-se que

a participação das receitas tributárias legalmente destinadas ao setor rodoviário no total de receitas fiscais legalmente vinculadas ao setor de transportes caiu de 76,0% em 1973 para 55,8% em 1978.

É verdade que, por um lado, essa penalização do setor rodoviário reverteu-se em favor dos transportes coletivos urbanos, o que, obviamente, era compatível com o pretendido ajustamento da matriz dos transportes à nova Estratégia de desenvolvimento.

Constata-se, neste sentido, que parcelas do IULCLG e da TRU vinculados ao setor rodoviário passaram a integrar a base financeira dos transportes coletivos urbanos, que se estruturou em 1975.

Assim, a partir desse ano, 18,15% dos recursos do IULCLG passaram a ser legalmente destinados aos transportes urbanos, sendo 12% vinculados ao FND e 6,1% ao Estados e Distrito Federal, (vide Anexo 01).

Com relação à TRU, verifica-se que a partir de 1976 os transportes urbanos, por meio do FDTU/EBTU, passaram a contar legalmente com 14% da arrecadação dessa taxa (vide Anexo 03).

Além disso, foram criados dois novos tributos para compor a base financeira dos transportes coletivos urbanos: o Adicional do IULCLG, cuja maior parcela das receitas vinculou-se legalmente a esse setor, e o Adicional da TRU, totalmente vinculado a ele (vide, respectivamente Anexos 02 e 04).

Veja-se em linhas gerais, a seguir, as principais alterações promovidas na estrutura tributária do setor de transportes visando à montagem da base fiscal de suporte ao financiamento da recém-formulada Política Nacional dos Transportes Urbanos:

- Com o Decreto-Lei nº 1.430 de 09/10/75, determinou-se a destinação de 20% das Quotas da União e dos Estados, Distrito Federal e Municípios na arrecadação do IULCLG para aplicação em projetos de transporte coletivo urbano. Os 20% referentes à Quota da União seriam repassados à conta do FND, para posterior aplicação nesses projetos sem, contudo, vinculação a qualquer entidade.
- Com o Decreto-Lei nº 6.261 de 14/11/75, foi autorizada a constituição do Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano - FDTU integrado pelos seguintes atributos:
  - a) Adicional de 12% do IULCLG, arrecadado simultaneamente ao referido tributo e vigente a partir de 11/03/76. Do produto da arrecadação desse Adicional, 60% seriam destinados à União e 40% aos Estados, Distrito Federal e Municípios. Os recursos do FDTU corresponderiam a 75% da parcela da União. Da mesma forma, os Estados, Distrito Federal e Municípios ficaram obrigados a aplicar 75% de sua parcela em projetos de transporte urbano.
  - b) Adicional de 0,5% sobre a TRU, destinada integralmente ao FDTU.
  - c) Transferência de 35% da Quota parte da União na TRU para o FDTU.

Assim, no triênio 1976/78, feitas as conversões, os transportes coletivos urbanos passaram a ter a seguinte participação legal na arrecadação total dos tributos que lhe servem de base fiscal (vide Anexo 10):

- 18,1% da arrecadação total do IULCLG, sendo 12,0% destinados à União/FND, sem vinculação a qualquer órgão, e 6,1% aos Estados e ao Distrito Federal;
- 14,0% da arrecadação total da TRU, destinada à União/FDTU/EBTU;

- 69% da arrecadação total do Adicional do IULCLG, sendo 45% vinculados à União/FDTU/EBTU e 24% aos Estados e Distrito Federal;
- 100% da arrecadação total do Adicional da TRU, vinculados integralmente à União/FDTU/EBTU.

Com isso, o setor de transportes coletivos urbanos, que até então estivera absolutamente à margem da política dos transportes, passa a contar com receitas tributárias que representavam pouco mais de 20% do total dessas receitas destinadas legalmente ao setor de transportes (vide Anexo 33).

Por outro lado, não se nota que, além do setor dos transportes coletivos urbanos, a parcial ruptura da solidariedade da política tributária do Governo ao padrão "automobilístico-rodoviário" tenha se revertido em favor daquelas transformações requeridas pelo ajustamento da política dos transportes ao novo padrão de industrialização, no sentido de "reequilibrar" a anômala distribuição modal que se verificava na estrutura desse sistema.

É importante ressaltar, nesse sentido, que contraditoriamente aos objetivos pretendidos pela política de transportes formulados no âmbito do II PND, o setor ferroviário foi também penalizado pela política de desvinculação de recursos fiscais introduzida com o FND. Assim, remetendo-se aos dados do Anexo 11, verifica-se que a destinação legal dos recursos do IULCLG para esse setor caiu entre 1974/78 de 8% para 6,1%. Como vimos, essa participação, já então residual do setor ferroviário no IULCLG era, na verdade, a única fonte fiscal de que esta modalidade dispunha.

Como vimos, o financiamento do ambicioso Plano de Desenvolvimento Ferroviário - PDF (1975/79) - um dos projetos-chave da pretendida transformação da matriz dos transportes - dependia fundamentalmente de empréstimos externos e internos, o que levou ao endividamento da RFFSA a níveis insuportáveis e à própria falência do II PDF.

Pode-se notar, finalmente, que, à exceção dos transportes coletivos urbanos, a penalização do setor rodoviário pela política tributária do Governo no período de 1974/78 reverteu-se, sobretudo, em favor de projetos prioritários no âmbito do II PND, não necessariamente afetos ao setor dos transportes.

Mais especificamente, observa-se que, nesse período, com a política de desvinculação de recursos e a redução intencional da arrecadação do IULCLG - instrumento da estratégia maior de centralização dos recursos tributários - obteve-se, efetivamente, a transferência de recursos fiscais até então vinculados ao setor dos transportes e, particularmente à modalidade rodoviária, para o financiamento de outros programas setoriais priorizados no II PND, especialmente aqueles relativos à transformação de matriz energética.

Nesse sentido, verifica-se, em primeiro lugar, que a arrecadação do IULCLG em 1978 foi, em termos reais, quase 20% inferiores à registrada em 1976 (vide Anexo 15).

Esse fato é significativo se considerarmos que o IULCLG constituía-se até aquele momento no principal instrumento tributário da política dos transportes.

Por outro lado, a participação do FND nas receitas do IULCLG - que não necessariamente retornaram ao setor de transportes na forma de dotações orçamentárias - passou de 6%, em 1975, para 24%, em 1978 (vide Anexo 01).

Em 1978 já eram evidentes os impactos dessa estratégia de centralização e transferência dos recursos tributários no esvaziamento da capacidade de financiamento autônoma da política dos transportes.

Veja-se, por exemplo, que nesse ano o total de receitas fiscais legalmente vinculadas ao setor dos transportes foi quase 10% inferior, em termos reais, à receita obtida em 1976 (vide Anexo 31).



Da mesma forma, observa-se que a participação das receitas fiscais vinculadas ao setor dos transportes na receita tributária da União passou de 19,1% em 1976, para 16,8% em 1981 (vide Anexo 30).

Era o prelúdio de uma tendência que, como veremos, se consumou plenamente no início dos anos 80 e que teve implicações decisivas sobre a política de governo neste campo.

Dessa forma pode-se dizer, em suma, que entre 1974/78, há indícios de que a estrutura de financiamento do setor de transportes passou a se adequar muito mais aos objetivos gerais da política econômica preconizados no II PND do que propriamente às aquelas transformações pretendidas para a política de transportes no contexto dessa mesma Estratégia de desenvolvimento.

Isso, a nosso juízo, constitui-se num grave limite à viabilização das mudanças pretendidas para a política dos transportes, tendo-se em vista promover sua adequação ao padrão de industrialização que se tentou implementar a partir de 1974.

### 2.3 - "IMPASSE-TRANSIÇÃO" DA POLÍTICA DOS TRANSPORTES

A análise da evolução dos investimentos realizados no âmbito da Política dos Transportes no período 1974/78 é eloquente quanto a dois pontos que gostaria de salientar. Ela revela, em primeiro lugar, que no início do Governo Geisel houve efetivamente um "esboço de inflexão" nesta política governamental na direção pretendida pela Estratégia do desenvolvimento consubstanciado no II PND. Observem-se, neste sentido, os seguintes dados:

- Os investimentos realizados no setor ferroviário em 1975 foram 304% superiores, em termos reais, aos verificados no ano anterior (vide Anexo 98); da mesma forma houve nesse ano acréscimos reais nos patamares de investimento dos setores hidroviários e

de transportes coletivos urbanos, simultaneamente ao decréscimo real dos investimentos realizados no setor rodoviário.

- Com isso, a participação do setor ferroviário no total de investimentos realizados em transportes eleva-se de 15,9%, em 1974, para 42,4% em 1975, enquanto nesse biênio a participação relativa do setor rodoviário declina de 60,7% para 36,7% (vide Anexo 96).

Em segundo lugar, a análise da evolução dos investimentos realizados no âmbito da Política dos Transportes revela que já em 1977 era evidente o fracasso daquela tentativa de inflexão, e atesta os seguintes dados:

- Os investimentos do setor ferroviário declinam a taxas relativamente mais elevadas a partir de 1975 (vide Anexo 98). Observa-se que em 1976 os gastos realizados no PDF caíram, em termos reais, 52,4% em relação a 1975, enquanto os investimentos do setor rodoviário declinavam 10,5% entre esses anos. Esta tendência mantém-se nos anos posteriores.
- Com isso, a partir de 1976, a participação do setor ferroviário do total de investimentos realizados no âmbito da política dos transportes retorna ao patamar registrado no começo dos anos 70 enquanto eleva-se a participação relativa do setor rodoviário, que passa de 36,7% em 1975, para 47% em 1978 (vide Anexo 96).

Nota-se, por outro lado, o crescimento da participação relativa nesse total dos setores de transportes coletivos urbanos e hidrovieário (especialmente no tocante à construção naval).

Constata-se, desta forma, que não logrou êxito a tentativa do Governo Geral de alterar profundamente a matriz dos transportes, tendo-se em vista ajustá-la aos objetivos maiores da política econômica. Isso se deve, em grande medida, ao conjunto de fatores

que acabaram por inviabilizar o II PND. Nota-se, ademais, que, neste contexto, não se montou uma base financeira adequada à magnitude das mudanças pretendidas para o setor dos transportes.

Com isso, já a partir de 1976, desfazia-se o "sonho" anunciado no II PND e, com isso, fracassava a tentativa de mudança da matriz dos transportes. Assim, de acordo com Braga e Agune, "a inflexão da política de transportes que se impõe do ponto de vista social e nacional é complicada pelo fato de que ela só é assumida como política (a nível do discurso) num momento em que a crise econômica já está deflagrada. Em meio à crise a política econômica entra num impasse, numa inércia, pela qual o que já vinha sendo feito continua como dominante. Em termos econômicos-financeiros significa que os recursos necessários para reverter o padrão de política não são viabilizados pelo Estado. E são "escassos" pela própria política econômica que diagnostica o controle do gasto público como um dos elementos de controle à inflação. De outro lado, as forças políticas no âmbito do Estado tendem a expressar-se no sentido de manter as políticas de acordo com os interesses já estabelecidos".<sup>(52)</sup>

Nesse contexto, prosseguem os autores, a alteração efetiva do padrão "automobilístico-rodoviário" fica num "compasso de espera". Assiste-se, assim, claramente, a um impasse no setor dos transportes, pois "a política anterior (...) não serve mais do ponto de vista da nação (crise energética, e seus efeitos sobre o balanço de pagamentos, por exemplo) e tampouco do ponto de vista social (porque os equipamentos automóvel e ônibus, por exemplo, não dão conta do transporte de massa, nas cidades grandes e médias, a não ser com altos custos e baixa eficiência) - porém a política de transportes alternativos tampouco se implanta decisivamente porque escasseiam os recursos no interior da estratégia governamental de política econômica e isto se dá em boa medida pelo fato

---

(52) BRAGA, José C. e AGUNE, Antonio C., op. cit., p. 34.

de que essa estratégia ainda é fruto, neste momento do impasse-transição dos interesses econômicos-financeiros-tributários etc., que se moldam no padrão anterior de crescimento". (53)

Prova eloquente disso são as ponderações do Ministro dos Transportes Dirceu Nogueira sobre o desempenho da política nacional dos transportes no ano de 1978, onde fica clara a mudança radical do discurso "vis-à-vis" aquele que se fazia há menos de dois anos atrás. Agora, em função da crise econômica, ao invés de grandes obras e de metas ambiciosas, pretende-se, tão-somente, "otimizar o uso da infra-estrutura existente". Veja-se, neste sentido, a seguinte passagem: "Nesse período de governo (1978), a implementação de Política de Transportes, influenciada por severas condicionantes estruturais, fundamentou-se em duas premissas básicas: a otimização da infra-estrutura existente e de seu uso; e a ampliação do sistema, limitado às imediatas necessidades da economia. Os reflexos da crise energética mundial, agravando a problemática brasileira do desequilíbrio no Balanço de Pagamentos e favorecendo o recrudescimento da inflação, dilataram o hiato, sempre presente nos países em desenvolvimento, entre as necessidades e as disponibilidades de recursos financeiros. Os efeitos de várias medidas governamentais, adotado para fazer face a essa delicada conjuntura econômica, comprometeram o comportamento do setor transporte, fazendo com que sua atuação, dentro da linha programática estabelecida, fosse profundamente afetada. A progressiva adaptação do setor a essa condicionante conjuntura intensificou a busca da otimização do uso da infra-estrutura existente concentrando-se o espaço do Ministério na operação dos transportes, para torná-la mais eficiente, valorizando sua contribuição ao adequado funcionamento do sistema econômico. Atende-se, assim, à própria finalidade dos serviços de transportes - a operacionalidade - enquanto a infra-estrutura, seu componente meio, foi enfocada dentro dos escritos limites de sua mais imperiosa necessidade para a circulação de cargas e paisagens". (54)

---

(53) Idem, p. 35.

(54) NOGUEIRA, Dirceu A. Ação do Ministério dos Transportes - 1978. MT/Secretaria Geral, Brasília, 1979, p.7.

3 - RECESSÃO, POLÍTICA ECONÔMICA ORTODOXA E ESGOTAMENTO DO PADRÃO  
DE FINANCIAMENTO DO SETOR DOS TRANSPORTES

A partir de 1979, com o agravamento da crise mundial decorrente do segundo choque do petróleo, a questão energética passou a ter maior centralidade ainda na estratégia política e econômica do Governo.

As palavras do Presidente Figueiredo por ocasião da criação da Comissão Nacional de Energia - CNE, em julho de 1979, são claras quanto a isso: "Por seus reflexos na balança de pagamentos, a questão energética passa a assumir a prioridade máxima de meu Governo".<sup>(55)</sup> Um documento "secreto" da SEPLAN, supostamente de autoria do Ministro Simonsen, intitulado "Notas para uma política energética para o Brasil", elaborado em meados de 1979, ratifica essa posição nos seguintes termos: "Nenhum problema nacional está a exigir equacionamento tão urgente quanto a política energética. Partindo-se da observação de que a inflação é péssima, mas o impasse externo mortal, e tendo em vista a escalada de preços praticada e ameaçada pela OPEP, não há, no momento, definição mais prioritária que a política energética".<sup>(56)</sup>

No III Plano Nacional de Desenvolvimento - PND (1980/85) reafirma-se a importância estratégica da questão energética. Por seus efeitos sobre o endividamento externo - visto que "mais de 40% da energia consumida no Brasil provém de fontes externas, respondendo o petróleo importado pela quase totalidade" - a crise do petróleo "pôs em relevo o papel estratégico do setor de energia como uma das restrições mais importantes aos objetivos de desenvolvimento do País",<sup>(57)</sup> salienta o documento. É por esta razão que o desenvolvimento do setor energético aparece como um dos "grandes objetivos nacionais" a serem perseguidos. Neste sentido, de acordo com o texto oficial, "a política do Governo nesse campo visa a de-

---

(55) VEJA, 11 de julho de 1979, p. 98.

(56) Idem, p. 101.

(57) República Federativa do Brasil. III Plano Nacional de Desenvolvimento 1980/85 - Brasília, setembro de 1980, p. 20.

finir um novo modelo energético, com menos dependência externa, através da substituição de fontes importadas de energia por fontes nacionais. Dar-se-á prioridade à substituição dos derivados de petróleo (por carvão e álcool, por ex.), à intensificação dos programas de pesquisa e exploração da Petrobrás, à aceleração do Programa Nacional do Álcool, ao aumento da geração de energia hidrelétrica, à incorporação da tecnologia da energia nuclear, à pesquisa para o aproveitamento do vento e de fontes não-convencionais (energia solar, eólica, maremotriz ou oriunda do hidrogênio e fontes vegetais) e, de um modo geral, buscar-se-á alcançar maior economia e racionalização no uso de energia de diferentes origens (através da pesquisa tecnológica, e da substituição do transporte individual pelo transporte coletivo)".<sup>(58)</sup>

Do ponto de vista político e institucional a importância estratégica do setor energético manifesta-se na instituição da Comissão Nacional de Energia - CNE, criada em julho de 1979, com a finalidade de "estabelecer diretrizes e critérios visando à racionalização do consumo e ao incremento da produção nacional de petróleo bem como à substituição desse por outras fontes de energia".

Uma das primeiras medidas adotadas no âmbito do CNE foi a aprovação, em agosto de 1979, do Programa de Mobilização Energética - PME, constituído pelos seguintes programas e respectivas supervisões: - Programa Nacional do Álcool - PROÁLCOOL, conduzido pelo Ministério da Indústria e do Comércio; - Programa de Desenvolvimento do Carvão e outras Fontes de Energia - PDCFAE, supervisionado pelo Ministério das Minas e Energia; - Programa de Transportes Alternativos para a Economia de Combustíveis - PTAEC, coordenado pelo Ministério dos Transportes.

---

(58) Idem, p. 20.

É nesse contexto que a partir de 1979 assiste-se a uma nova tentativa de inflexão na matriz dos transportes procurando ajustá-la aos objetivos estratégicos da política econômica. Nesse sentido, acentua-se ainda mais o atrelamento e a subordinação da política dos transportes à questão energética.

O III PND é claro quanto a isso. De acordo com esse documento, a política de transportes a ser adotada "objetiva a máxima integração do sistema nacional dos transportes, a diversificação e ampliação das fontes energéticas e a poupança e racionalização do uso de combustíveis, especialmente o de derivados de petróleo, onde o setor responde por cerca de 60% do consumo nacional".<sup>(59)</sup> Diante desses objetivos, foram explicitadas as seguintes diretrizes que deveriam nortear as ações de governo neste campo: - aproveitamento das linhas naturais de circulação, preferencialmente, como corredores de transportes; - prioridade para os meios de menor consumo relativo de energia propulsora, com soluções de transporte que privilegiem, sempre que técnica e economicamente viável, as modalidades menos onerosas em termos de consumo energético; - racionalização dos transportes e de seu uso, visando à economia de combustíveis.

Tendo-se em vista esses objetivos de adequação da política dos transportes à estratégia central da política econômica deste período, em setembro de 1979 foi aprovado pela CNE, no âmbito do PME, sob a coordenação do Ministério dos Transportes, o Programa de Transportes Alternativos para a Economia de Combustível - PTAEC.

O principal objetivo do PTAEC era reduzir o consumo relativo do petróleo no setor dos transportes, o que se pretendia alcançar pelo incentivo às modalidades de transporte de menor consumo energético por unidade transportada, ao uso de fontes energéticas alternativas e às medidas de conservação de energia. Assim, se-

---

(59) III PND, op. cit., p.76.



gundo o documento oficial, o PTAEC "se dirige, prioritariamente, ao estímulo e à expansão da participação no global dos transportes daquelas modalidades de menor consumo relativo por unidade transformada e para o apoio aos demais setores da economia, em seu esforço de substituição do petróleo por fontes energéticas alternativas". (60)

Nesse contexto, ganham maior espaço no âmbito da política governamental o transporte coletivo de passageiros em detrimento do individual e, no tocante ao tráfego de mercadorias, as modalidades ferroviárias e hidroviárias em detrimento do setor rodoviário.

A programação de investimentos prevista para o triênio 1980/82 é clara quanto a este ponto. Observando-se os dados da Tabela 4, pode-se notar que aos transportes coletivos urbanos seriam destinados quase dois terços desse volume total de recursos, ficando o transporte de cargas com a terça parte restante. Além disso, no tráfego de mercadorias, os setores hidroviário e ferroviário absorveriam 91% do montante de investimentos previstos.

---

(60) Ministério dos Transportes. Transportes Alternativos para Economia dos Combustíveis. Texto do documento distribuído na reunião de apresentação do programa realizado em Brasília, a 17 de setembro de 1979. In Revista dos Transportes Públicos - ANTP, ano 2, dezembro de 1979, nº 6, p. 75/76.

## TRANSPORTES ALTERNATIVOS PARA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEIS

1980/82

(Em milhões de cruzeiros jan/80)

| DISCRIMINAÇÃO<br>DA<br>PROGRAMAÇÃO   | F O N T E S          |   |                   |          |                     | Total     |
|--|----------------------|---|-------------------|----------|---------------------|-----------|
|  | Orçamento<br>Próprio | Programa<br>de Mobili-<br>zação Ener-<br>gética | FINANCIAMENTOS    |          | Outras <sup>1</sup> |           |
|  |                      |   | Equipa-<br>mentos | Em Moeda |                     |           |
| I. TRANSPORTES URBANOS   |                      |   |                   |          |                     |           |
| . Trem Metropolitano   | 19 795,9             | 17 655,5  | 9 384,6           | 6 800,0  | -                   | 53 636,0  |
| - Rio de Janeiro   | 18 600,3             | 3 231,3   | -                 | -        | -                   | 21 831,6  |
| - São Paulo  | 1 186,0              | 3 633,8   | 2 784,6           | -        | -                   | 7 604,4   |
| - Porto Alegre   | 1,9                  | 2 998,1   | 2 000,0           | 2 500,0  | -                   | 7 500,0   |
| - Belo Horizonte   | 1,9                  | 2 998,1   | 2 000,0           | 2 500,0  | -                   | 7 500,0   |
| - Salvador   | 1,9                  | 2 198,1   | 1 200,0           | 1 800,0  | -                   | 5 200,0   |
| - Recife   | 1,9                  | 1 998,1   | 1 000,0           | -        | -                   | 3 000,0   |
| - Fortaleza  | 2,0                  | 598,0   | 400,0             | -        | -                   | 1 000,0   |
| . Rodoviário Urbano  | 7 829,2              | 4 250,0   | 5 796,7           | -        | 5 355,1             | 23 231,0  |
| - Sistema principal de cor-<br>redores urbanos de trans-<br>porte coletivo por ôni-<br>bus           | 3 605,0              | 2 310,0   | -                 | -        | 2 535,0             | 8 450,0   |
| - Sistema de controle de<br>tráfego  | 1 225,0              | 875,0   | -                 | -        | 900,0               | 3 000,0   |
| - Sistema viário   | 1 343,0              | 1 065,0   | -                 | -        | 1 092,0             | 3 500,0   |
| - Frota de ônibus  | 1 656,2              | -   | 5 796,7           | -        | 828,1               | 8 281,0   |
| . Trolebus   | 1 007,5              | 2 825,0   | 2 867,5           | 300,0    | 3 000,0             | 10 000,0  |
| . Hidroviário urbano   | 3 180,0              | 277,0   | -                 | -        | 840,0               | 4 297,0   |
| I. TRANSPORTE DE CARGAS  |                      |   |                   |          |                     |           |
| . Rodoviário   | 2 095,0              | 1 678,8   | -                 | -        | -                   | 3 773,8   |
| - Centrais de fretes   | 414,9                | 800,0   | -                 | -        | -                   | 1 214,9   |
| - Controle do excesso<br>de carga por eixo   | 1 680,1              | 878,8   | -                 | -        | -                   | 2 558,9   |
| . Ferroviário  | 1 052,0              | 5 449,0   | 6 499,5           | 6 499,5  | -                   | 19 500,0  |
| - Corredor de Paranaguá  | 1 052,0              | 5 449,0   | 6 499,5           | 6 499,5  | -                   | 19 500,0  |
| . Hidroviário  | 1 226,4              | 1 901,4   | 75,0              | -        | -                   | 3 202,8   |
| - Projetos destinados a<br>viabilizar a transfe-<br>rência de cargas rodo-<br>viárias para hidrovias | 1 226,4              | 1 901,4   | 75,0              | -        | -                   | 3 202,8   |
| . Escoamento do carvão   | 2 583,0              | 3 650,0   | 5 913,0           | 3 083,0  | 150,0               | 15 379,0  |
| - Projetos portuários  | 1 083,0              | 2 150,0   | 2 712,0           | 698,0    | -                   | 6 643,0   |
| - Projetos ferroviários  | 1 500,0              | 1 500,0   | 3 201,0           | 2 385,0  | 150,0               | 8 736,0   |
| I. PLANEJAMENTO E ADMINISTRA-<br>ÇÃO   |                      |   |                   |          |                     |           |
| . Estudos e pesquisas  | -                    | 450,0   | -                 | -        | -                   | 450,0     |
| . Administração e acompanha-<br>mento do programa  | -                    | 266,0   | -                 | -        | -                   | 266,0     |
| TOTAL  | 38 769,0             | 38 402,7  | 30 536,3          | 16 682,5 | 9 345,1             | 133 735,6 |

FONTE: MT/Transportes Alternativos para Economia de Combustível, op. cit.

O discurso governamental reforça este aspecto. Com relação ao transporte coletivo urbano, a prioridade é justificada nos seguintes termos: "os graves problemas de transportes nas áreas urbanas brasileiras e a necessidade de estímulo às modalidades de transporte que requeiram menor consumo de combustíveis e produzam os maiores benefícios sociais, principalmente para a população de baixa renda, levaram a que este programa se concentrasse de forma inequívoca naqueles investimentos destinados a beneficiar o transporte público. Assim, de forma prioritária, contempla as ferrovias metropolitanas, ônibus, trolebus, barcos, com uma infraestrutura própria, tecnologicamente atualizada, que, em conjunto com medidas institucionais e gerenciais possam assegurar mudanças significativas na qualidade dos serviços prestados à população".<sup>(61)</sup>

No transportes urbanos, a ênfase maior do PTAEC dirigia-se aos programas de remodelação dos trens metropolitanos de subúrbio. Remetendo-se novamente aos dados da Tabela 4, pode-se notar que esses programas deveriam absorver cerca de 60% do total de investimentos previstos para o triênio 1980/82 nesta modalidade. Além da modernização dos sistemas ferroviários de subúrbio de São Paulo e do Rio de Janeiro, o PTAEC contemplava também a implantação desses sistemas nas Regiões Metropolitanas de Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife, Salvador e Fortaleza. Esperava-se, com isso, "elevar a participação dos sistemas ferroviários metropolitanos de 1,5 milhão de passageiros/dia, em 1977, para aproximadamente 8,2 milhões de passageiros/dia em 1985".<sup>(62)</sup>

Além da remodelação e implantação de sistemas ferroviários metropolitanos, o PTAEC também previa recursos para a conclusão das redes básicas dos Metrô do Rio e São Paulo, para a implementação de programas de trolebus e de hidrovias urbanas e para projetos visando à racionalização do sistema de ônibus nas cidades.

---

(61) Idem, p. 76.

(62) Idem, p. 78.

Com a implementação desse conjunto de medidas esperava-se promover uma "profunda transformação" na distribuição intermodal de viagens nas regiões metropolitanas, reduzindo-se a participação do automóvel e dos ônibus diesel em favor, sobretudo, dos trens de subúrbio e do trolebus (vide Tabela 5).

Tabela 5  
REGIÕES METROPOLITANAS:  
DEMANDA DIÁRIA DE VIAGENS MOTORIZADAS  
E SUA REPARTIÇÃO MODAL  
1977 e 1985

| MODALIDADE            | ANO                             |              |                                 |              |
|-----------------------|---------------------------------|--------------|---------------------------------|--------------|
|                       | 1977 <sup>1</sup>               |              | 1985 <sup>2</sup>               |              |
|                       | Viagens Diárias 10 <sup>3</sup> | %            | Viagens Diárias 10 <sup>3</sup> | %            |
| Automóvel             | 10 448                          | 29,1         | 10 655                          | 20,0         |
| Táxi                  | 1 214                           | 3,4          | 2 664                           | 5,0          |
| Ônibus                | 21 807                          | 60,8         | 29 424                          | 55,2         |
| Trolebus <sup>3</sup> | 290                             | 0,8          | 2 000                           | 3,8          |
| Ferrovias Urbanas     | 1 483                           | 4,1          | 8 235                           | 15,4         |
| Barcas                | 174                             | 0,5          | 303                             | 0,6          |
| Outros <sup>4</sup>   | 470                             | 1,3          | -                               | -            |
| TOTAIS                | <u>35 887</u>                   | <u>100,0</u> | <u>53 281</u>                   | <u>100,0</u> |

FONTE: GEIPOT

1 Valores observados

2 Meta do Programa

3 Valores estimados, idênticos a 1976

4 Valores não individualizáveis na pesquisa

APUD MT, Transportes Alternativos para Ferrovia de Combustíveis, op. cit.

Além dessas transformações na distribuição intermodal das viagens, a realização do PTAEC no setor de transportes urbanos buscava ainda os seguintes resultados:

- redução de 3,5 milhões de metros cúbicos no consumo de gasolina por ano, devido à redução do transporte por meio de automóveis;
- aumento da velocidade média dos ônibus ante a introdução de faixas e pistas seletivas;
- aumento da produtividade média dos ônibus, em termos de passageiros transportados por veículo/dia;
- redução de 50 mil metros cúbicos no consumo de diesel, por ano, resultante da implantação do programa de trolebus;
- redução de 90 mil metros cúbicos no consumo de diesel, por ano, resultante da mudança de participação relativa dos ônibus no total do transporte urbano;
- redução do consumo de diesel devido à racionalização operacional no transporte coletivo por ônibus, de aproximadamente 325 mil metros cúbicos/ano;
- redução global no consumo de derivados de petróleo, no ano 1985, nos transportes urbanos, comparado com o consumo que haveria sem a introdução das medidas programadas, superior a 26 milhões de barris de petróleo por ano;
- redução do consumo de combustível dos ônibus, em função da introdução das faixas e pistas seletivas;
- redução de 280 mil metros cúbicos no consumo de diesel, por ano, ante a implantação das ferrovias metropolitanas (inclusive metrô).<sup>(63)</sup>

---

(63) Idem, p. 95.

Nas diretrizes estabelecidas pelo PTAEC para o transporte de cargas "se inserem a preocupação de modificar o perfil do sistema de transporte brasileiro e a determinação de preferência pelos meios de transporte que requeiram menor quantidade de energia propulsora".<sup>(64)</sup>

Nesse contexto, são claramente privilegiadas as modalidades ferroviária e hidroviária que, como dissemos, absorveriam cerca de 90% dos recursos previstos pelo PTAEC para o transporte de mercadorias no triênio 1980/82.

No tocante ao setor ferroviário, os projetos prioritários no âmbito do programa eram a ferrovia da soja, a Ferrovia do Aço e modernização da malha.

No setor hidroviário foram contemplados projetos que possibilitassem a transferência de cargas rodoviárias para essa modalidade.

Além disso, o conjunto ferro-hidro-portuário seria beneficiado tendo-se em vista a viabilização dos programas de escoamento do carvão considerados prioritários no PDCFAE/PME.

Com o desenvolvimento desse conjunto de projetos, esperava-se a obtenção dos seguintes resultados gerais:

" . O Programa deverá assegurar uma profunda alteração na qualidade do transporte urbano oferecido à população, em especial a de baixa renda, aumentando a velocidade média, o conforto, a segurança e a confiabilidade dos sistemas de transporte público.

. O Programa deverá promover maior expansão relativa do transporte ferroviário e hidroviário tanto na cabotagem como na navegação interior, em cargas que lhe são próprias.

---

(64) Idem, p. 95.

. O Programa implicará substancial volume de encomendas a serem colocadas na indústria de Bens de Capital, no período 1980/85, a saber:

- 226 novos trens-unidades elétricos, a que se devem acrescentar as 150 unidades recentemente encomendadas para o Rio de Janeiro;

- 361 locomotivas e 7 041 vagões para as Ferrovias do Aço, da Soja e do Carvão;

- 1 000 trolebus para São Paulo e outras cidades, até 1982;

- 6 900 ônibus convencionais; e

- 40 embarcações para a Amazônia, 12 comboios equivalentes para o sistema Taquari - Jacuí e 38 barcas para transporte urbano de passageiros no Rio de Janeiro, Salvador, Belém, Vitória e Santos.

. A redução global de derivados de petróleo será superior a 31,5 milhões de barris/ano de 1985".<sup>(65)</sup>

Vê-se, portanto, que com o PTAEC retoma-se, ao menos no âmbito do discurso, o impulso de transformar a matriz dos transportes, frustrada pelo conjunto de condicionantes que levaram ao insucesso da Estratégia Governamental consubstanciada no II PND e ao "impasse" da política geral de transportes no período 1974/78.

Nesse sentido, o PTAEC é uma "surpresa, um avanço diante do conservadorismo vigente no conjunto das políticas públicas", assinalam Agune e Braga, em 1979. Segundo esses autores, trata-se, na verdade, de um programa que "deveria estar sendo implementado desde 1974 segundo a orientação geral formulada pelo II PND". Além

---

(65) Idem, p. 106.

disso, o PTAEC traz implícito o reconhecimento de inoperância de política de transportes que vinha sendo gestado desde 1974, no sentido de alterar o padrão "automobilístico-rodoviário". Agora, assinalam os autores, "o País tem um programa que é um primeiro momento para mudar o padrão de transportes".<sup>(66)</sup>

É importante ressaltar, contudo, que o PTAEC, a par de sua agressividade é praticamente omissivo quanto ao recrudescimento da crise econômica e de certa forma pouco consistente quanto à base financeira prevista para sua consecução. Braga e Agune chamam atenção para esse ponto nos seguintes termos: "É uma interrogante ainda a seqüência efetiva de recursos à altura das necessidades do transporte coletivo nas grandes cidades e da reestruturação do padrão geral que denominamos de automobilístico-rodoviário. Os programas alternativos debatem-se nos impasses complexos da política econômica de um momento recessivo, agravado pelo contexto político de transição de regime, com acirrada competição intercapitalista e baixo poder de implementação de políticas alternativas".<sup>(67)</sup>

Assim, em síntese, a formulação e a implementação do PTAEC coincide com o recrudescimento da reversão cíclica da economia brasileira e com a adoção de uma política econômica de cunho ortodoxo e recessivo.

Na verdade, já em meados dos anos 70, a despeito do primeiro choque do petróleo, a economia brasileira apresentava sinais evidentes de reversão de sua trajetória cíclica. A elevação dos índices inflacionários, a intensificação dos desequilíbrios externos e a queda no crescimento do produto eram alguns dos sintomas claros do desaquecimento.

---

(66) BRAGA, J. C. e AGUNE, A.C., op. cit., pp. 72/73.

(67) BRAGA, José C. e AGUNE, A.C., op. cit., p. 76.



Como vimos, o Governo Geisel, desconsiderando esses sinais, deu início à implementação do II PND, o que, por um lado, contribuiu para "amortecer" a queda das taxas de crescimento da economia mas, por outro, acabou por reforçar as tendências inflacionárias e agravar os desequilíbrios externos.

Com o fracasso do II PND, patente em meados de 1970, dá-se início à tentativa de se administrar a crise pela adoção de uma política econômica de curto prazo com "intenção contencionista" que, no entanto, revelou-se ineficaz.

No início do Governo Figueiredo, após o insucesso das medidas de restrição monetária e creditícia adotadas no chamado "pacote econômico" de dezembro de 1979 e do desgaste e descontrole dos instrumentos acionados, explicita-se oficialmente a adoção de uma política econômica claramente ortodoxa e contencionista.

Sem pretender entrar a fundo na discussão desse tema,<sup>(68)</sup> gostaria, no entanto de ressaltar alguns aspectos da administração ortodoxa da crise que tiveram efeitos decisivos sobre o desempenho do setor dos transportes.

Como se sabe, a inflação e o desequilíbrio das contas externas eram os problemas centrais a serem enfrentados.

De acordo com o diagnóstico monetarista, as tensões inflacionárias adivinham, em grande medida, do "déficit público". Fiéis a esse diagnóstico, as autoridades monetárias passaram a cortar drasticamente o gasto público produtivo das empresas estatais e dos órgãos da Administração Direta, procurando-se, assim, reduzir a pressão das despesas sobre o endividamento do tesouro. Contudo, como demonstrou Braga, a natureza desse endividamento é, sobretudo, fi-

---

(68) Consulte-se a respeito COUTINHO, Luciano e BELLUZZO, Luis G. Política econômica, inflexões e crise: 1974/81, op. cit., BELLUZZO, Luis G. O senhor e o unicórnio, op. cit.; SERRA, José. Ciclos e Mudanças Estruturais na economia brasileira no pós-guerra, op. cit.

nanceira e não fiscal. Logo, o corte no gasto público servia, na verdade, ao propósito de geração de superávit fiscal para cobrir desequilíbrios monetários. Com isso, reforçou-se enormemente a subordinação dos orçamentos fiscal e empresarial à programação monetária contida no orçamento monetário.<sup>(69)</sup>

Para facilitar a administração da crise e, particularmente, a viabilização desses propósitos no âmbito da política monetária, assiste-se ao reforço do processo de concentração dos poderes de decisão da área econômica na Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

Um importante passo nesse sentido foi dado no início do Governo Figueiredo, quando a SEPLAN passou a coordenar o Conselho Monetário Nacional e o orçamento monetário - até então sob a jurisdição do Ministério da Fazenda -, além de continuar cumprindo sua função de controle do gasto e investimento público. Com essa medida, "fundia-se, (...), num único comando, a responsabilidade pelo conjunto de operações ativas (alocação de crédito, gastos, inversões) e passivas do Governo (regulamentação bancária, da receita fiscal e da dívida pública)".<sup>(70)</sup>

Outro passo no sentido de centralização do poder da área econômica foi dado com a criação da Secretaria Especial para Empresas Estatais - SEST, que encampou funções até então exercidas por comissões e subdivisões já existentes no âmbito da SEPLAN e do Ministério da Fazenda e passou a controlar a programação financeira das empresas estatais.

No mesmo sentido, a partir de 1979, foi intensificada a política de desenvolvimento de recursos fiscais a órgãos, fundo e programas cuja arrecadação passou a ser progressivamente repassa-

---

(69) BRAGA, José C. Os orçamentos estatais e a política econômica. In Desenvolvimento Capitalista no Brasil - Ensaio sobre a Crise, Brasiliense, São Paulo, nº 1, 1981.

(70) COUTINHO, Luciano e BELLUZZO, Luís G., op. cit., p. 165.

da para o Fundo Nacional de Desenvolvimento - FND, controlado pela SEST/SEPLAN. Com isso, a SEST passou a contar com "um instrumento efetivo de barganha e negociação com as empresas. (...) Encurtou-se, assim, num passo a mais, o raio de autonomia das empresas públicas". (71)

Por outro lado, o segundo choque do petróleo, em setembro de 1979, e a abrupta elevação da taxa internacional de juros - que chega ao pico de 20% no início de 1980 - aprofundaram a deterioração da já crítica situação do Balanço de Pagamentos, acarretando, como se sabe, a corrosão das reservas cambiais e a inevitável subordinação ao FMI em 1982. (72) Nesse contexto, acentuou-se ainda mais a utilização das empresas estatais enquanto instrumentos de política econômica na área cambial tendo-se em vista a premente necessidade de assegurar fluxos de divisas para minimizar o estrangulamento das contas externas. Essa medida de política econômica acentuou o endividamento das empresas estatais e contribuiu para limitar ainda mais a restrita possibilidade de expansão dos gastos de investimento tendo-se em vista a enorme pressão do serviço da dívida sobre os escassos recursos disponíveis.

### 3.1 - POLÍTICA MONETÁRIA, POLÍTICA CAMBIAL E VULNERABILIZAÇÃO DO PADRÃO DE FINANCIAMENTO DO SETOR DOS TRANSPORTES

Este contexto mais amplo da política econômica teve implicações decisivas sobre o setor de transportes. Acarretou, em primeiro lugar, a completa vulnerabilização do padrão de financiamento da política governamental neste campo.

Por um lado, isso decorreu de imperativos impostos pela política monetária do Governo, visando agilizar a transferência de recursos fiscais para a normalização contábil do orçamento global.

---

(71) Idem, p. 188.

(72) Consulte, CRUZ, Paulo Davidoff. Dívida externa e política econômica, Brasiliense, São Paulo, 1982.

Para isso foram intensificados os processos, em curso desde meados dos anos 70, de centralização e transferência de recursos fiscais vinculados para o Tesouro Nacional, sob o controle da SEPLAN. Como foi examinado anteriormente, a política de desvinculação paulatina dos recursos fiscais iniciada com o FND em 1974 e a redução intencional das alíquotas incidentes sobre os derivados de petróleo foram alguns dos instrumentos utilizados para viabilizar essa estratégia.

No período 1979/84 esta tendência, em processo, intensifica-se e consuma-se plenamente. Para tanto, nota-se que as autoridades da área econômica não se pouparam, sequer, do uso de expedientes "engenhosos" para burlar preceitos legais estabelecidos.

Como corolário, assiste-se ao completo esvaziamento da capacidade de financiamento autônomo do setor de transportes.

Se no período 1974/78 o maior controle sobre receitas tributárias se justificava tendo-se em vista tornar mais flexível a transferência desses recursos para agilizar a implementação de projetos considerados prioritários no âmbito do II PND, agora, com o aprofundamento da recessão e o crescimento descontrolado da dívida pública, pode-se supor que essa centralização e transferência tenha sido impulsionada em razão, sobretudo, de imperativos da política monetária do Governo. Ademais, como o principal componente dessa dívida é a parcela financeira, pode-se inferir que o maior controle sobre os recursos tributários no âmbito da SEPLAN tenha sido realizado sobretudo em face da necessidade de se cobrir os desequilíbrios do orçamento monetário.

É verdade, porém, que, em menor medida, essa estratégia de centralização do controle sob recursos fiscais tenha beneficiado projetos visando à transformação da matriz energética.

Por outro lado, com a aceleração descontrolada da dívida pública, no contexto da administração ortodoxa da crise econômica,

verifica-se que, de um modo geral, a maior parte desses recursos fiscais transferidos do setor de transportes para o Tesouro Nacional não retornou a esse setor sob a forma de dotações orçamentárias.

Sem recursos fiscais vinculados e com dotações orçamentárias em níveis limitados e insuficientes, não restou às empresas públicas do setor dos transportes outra alternativa a não ser lançar mão de empréstimos, sobretudo externos - prática, aliás, incentivada pelas autoridades monetárias, tendo-se em vista os imperativos da política cambial.

Por sua vez, a utilização das empresas estatais como instrumentos de captação de recursos externos também contribuiu para a vulnerabilização da capacidade de financiamento do setor dos transportes, haja vista a enorme pressão do serviço da dívida sobre escassos recursos disponíveis.

Em decorrência da vulnerabilização do padrão de financiamento do setor de transportes, num contexto de administração recessiva da crise econômica, assiste-se à drástica redução do patamar de investimento desta política governamental, o que comprometeu seriamente a viabilização das transformações pretendidas neste campo pelo PTAEC.

### 3.2 - DESVINCULAÇÃO TOTAL DAS RECEITAS TRIBUTÁRIAS

Nesse período assiste-se à intensificação e ao rápido coroamento da política de desvinculação de recursos fiscais a órgãos, fundos e despesas que, como vimos, vinha sendo paulatinamente implementada desde 1974 com o FND.

Com o Decreto-Lei nº 1.754, de 31 de dezembro de 1979, foram introduzidas duas alterações no FND que reforçaram essa tendência em processo. A primeira implicou a ampliação do FND à tota-

lidade dos impostos e taxas vinculadas a órgãos fundos e programas. Como vimos, pela Lei nº 6.093/74 o FND não abrangia todos os recursos tributários mas, sobretudo, os Impostos Únicos sobre Lubrificantes, Energia e Minerais.

A consequência dessa medida para o setor dos transportes foi a inclusão da TRU e da TMP como contribuintes para a formação do FND. Até então essa contribuição era dada pela parcela da União nos recursos, da IULCLG e do ISTR. Com essa alteração, todos os recursos do setor de transportes - com exceção do AFRMM - vinculados a órgãos federais ficaram subordinados ao FND.

A segunda medida introduzida pelo Decreto-Lei nº 1.754/79 teve maior impacto, pois estabelecia a desvinculação total da parcela da União nos recursos tributários e sua transferência integral a partir de 1982 ao FND, que, ademais, seria extinto em 1983. Com sua extinção, todos "os recursos que o integram continuarão compondo a Lei Orçamentária como recursos ordinários do Tesouro Nacional sem qualquer vinculação a órgão, fundo ou despesas" (artigo 7º, Decreto-Lei nº 1.754/79).<sup>(73)</sup>

---

(73) Até que o FND fosse extinto, a SEPLAN deteria o controle total sobre o orçamento da administração federal. Veja-se, neste sentido, o disposto nos artigos 3º e 4º do Decreto-Lei nº 1.754/79:

Artigo 3º - "A partir do exercício financeiro de 1981, inclusive, as despesas a serem realizadas pelos órgãos da Administração Federal Direta, com a aplicação de recursos provenientes de operação de crédito internas e/ou externas, deverão ser autorizadas na Lei Orçamentária ou em créditos Adicionais, e a sua execução fica condicionada ao efetivo recolhimento do produto destas operações ao Banco do Brasil S/A, à conta do Tesouro Nacional, bem como à programação financeira estabelecida para o exercício".

Artigo 4º - "Os orçamentos de todos os fundos de qualquer natureza serão aprovados antes de iniciado o exercício financeiro a que se referem.

Parágrafo 1º - Compete ao Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, após a análise e pareceres conclusivos da Secretaria de Orçamento e Finanças da SEPLAN, aprovar os orçamentos dos fundos administrativos pelos Órgãos de Administração Federal, Direta, inclusive órgãos autônomos".

A última etapa desse processo foi consumada pelo Decreto-Lei nº 1.859 de 17 de fevereiro de 1982, que antecipou o fim do FND para esse ano.

Veja-se, sucintamente, quais as transformações ocorridas na estrutura de destinação legal dos recursos tributários ao setor dos transportes, a partir da implementação da política de desvinculação.

- Com relação ao setor rodoviário, nota-se que a parcela legalmente destinada à União/DNER no IULCLG, TRU e ISTR caem sistematicamente a partir de 1975 sendo suprimida depois de 1981 (vide Anexo 09).
- O setor ferroviário, já preferido pela política tributária no período de vigência do padrão "automobilístico-rodoviário", continuou a sê-lo a partir de 1975, paradoxalmente quando, ao menos no plano retórico, este setor deveria ter maior primazia no âmbito de política de transportes. Assim é que a partir de 1976 a parcela do IULCLG, legalmente vinculada à RFFSA, sofre reduções progressivas até ser extinta em 1982 (vide Anexo 11).
- Com a política de desvinculação, a partir de 1982 os transportes coletivos urbanos deixam também de contar parcelas do IULCLG, adicional do IULCLG e TRU, além do Adicional da TRU que foi extinto no ano anterior (vide Anexo 10).
- O setor hidroviário, por sua vez, deixou de receber os recursos da TMP, embora tivesse mantido sob seu controle a arrecadação do AFRMM, destinado a financiar atividades da SUNAMAN (vide Anexo 12).

### 3.3 - POLÍTICA TRIBUTÁRIA EM RELAÇÃO AOS DERIVADOS DE PETRÓLEO

Vimos que a política de desvinculação dos recursos fiscais atingiu apenas a parcela legalmente destinada à União. Pode parecer que, com isso, as esferas de governo estadual e municipal não tivessem sido afetadas por essa política, o que, no entanto, não é verdade, ao menos no caso do IULCLG, que, como vimos, constituía-se na principal fonte tributária da política dos transportes.

Isso porque paralelamente à política de desvinculação, o Governo adotou medidas com o intuito de provocar uma queda intencional na arrecadação do IULCLG. Para se ter uma idéia do alcance e da eficácia dessas medidas, observe-se que a arrecadação do IULCLG e do seu Adicional obtida em 1984 correspondeu, em termos reais, a menos de 10% daquela registrada em 1976 (vide Anexo 15).

Desta forma, apesar de ter-se mantido intacta a estrutura de vinculações legal dos recursos do IULCLG e do seu Adicional para os Estados e Municípios - o que poderia levar à conclusão precipitada de que essas esferas não tivessem sido penalizadas pela política de desvinculação desses recursos - verifica-se que, ao contrário, estes níveis administrativos sofreram perdas reais consideráveis em suas receitas tributárias.

Como veremos, a seguir, esta brutal queda na arrecadação do IULCLG e do seu Adicional decorreu, sobretudo, da intenção deliberada das autoridades governamentais que, para isso, não se furtaram sequer do uso de mecanismos "disfarçados" de se burlar garantias e direitos legalmente adquiridos pelos Estados e Municípios. Se por um lado a política de desvinculação dos recursos mostrou-se eficaz para transferir para o Tesouro Nacional as parcelas da União vinculadas a órgãos, setores e despesas, por outro, com a política intencional de reduzir sistematicamente a ar-



recadação do IULCLG e seu Adicional conseguiu-se, de modo "engenhoso", abocanhar a parcela restante desses tributos legalmente vinculados aos Estados e Municípios.

Examinemos, a seguir, no que consistiu essa política intencional de redução da arrecadação do IULCLG e do seu Adicional.

Os derivados de petróleo que mais contribuem para a arrecadação desses impostos são a gasolina "A" e o óleo diesel.

A receita desses tributos é obtida pela multiplicação da base de tributação pela alíquota de cálculo. A base de tributação tem sido o custo CIF médio, expresso em moeda nacional, por unidade de petróleo bruto. A alíquota de cálculo tem variado ao longo do tempo, adequando-se aos objetivos da política tributária do Governo.

Estudo recente realizado pelo GEIPOT<sup>(74)</sup> demonstra que a brutal queda na arrecadação do IULCLG e do seu Adicional deveu-se, sobretudo, à intencionalidade da política tributária do Governo em relação aos derivados de petróleo. Para isso, provocou-se, em primeiro lugar, a redução sistemática das alíquotas de cálculo de imposto tanto para a gasolina como para o óleo diesel a partir de 1976 e, em segundo lugar, e simultaneamente, desvinculou-se sua base de cálculo ao preço CIF médio do petróleo importado a partir de 1980.

Com relação ao primeiro aspecto, veja-se que de 30/11/76 a 13/05/80 a alíquota do IULCLG sobre o custo CIF da gasolina caiu de 140,0% para 29% e, para o óleo diesel, de 50,05% para 6,5%.<sup>(75)</sup>

Com relação ao segundo aspecto, verifica-se que a partir de 13/05/80, com o Decreto-Lei nº 1.785, a base de cálculo do IULCLG

---

(74) MINISTÉRIO dos Transportes. A Contribuição dos usuários do sistema rodoviário GEIPOT, Brasília, vol. 1, 1983, p. 108, Mimeo.

(75) Idem, p. 108.

foi fixada em Cr\$ 7,87 por litro e, desde então, ela passou a ser reajustada somente uma vez por ano de acordo com a variação da ORTN. Com isto, o valor corrente deste imposto tem permanecido constante durante períodos superiores a um ano. Antes de vigência do Decreto-Lei nº 1.785/79, a cada alteração do custo CIF do Petróleo, ocorria também um reajuste do IULCLG na mesma proporção. (76)

Para se ter uma idéia do impacto dessas duas medidas, veja-se a impressionante queda verificada em termos reais nos valores do IULCLG cobrados por litro de combustível. No caso da gasolina, "o imposto por litro decresceu, em termos reais, de um valor máximo de Cr\$ 14,97/litro, vigente no início de 1976, para Cr\$ 3,10/litro, em setembro de 1982. Fato semelhante ocorreu também para o óleo diesel, cujo IULCLG passou de um valor de Cr\$ 6,33/litro, vigente em 1968, para Cr\$ 0,70/litro, em setembro de 1983". (77)

Qual seria a lógica desta política intencional de redução da arrecadação do IULCLG? É muito simples. Sua racionalidade consiste em reduzir brusca e a participação relativa do IULCLG e do seu Adicional na composição do preço final dos derivados de petróleo, criando-se com isso um "gap" para a criação de novos tributos (alíneas), não vinculados a órgãos setoriais e, portanto, colocadas automaticamente à disposição do Tesouro Nacional. Um truque de mestre, convenhamos, no melhor estilo do regime autoritário.

Vejam, a seguir, em linhas gerais, alguns aspectos relacionados à política fiscal do Governo para os derivados de petróleo, especificamente no que se refere às mudanças na distribuição da carga tributária que entra na composição de preços desses produtos, especialmente a gasolina "A" e o óleo diesel.

Em linhas gerais, as parcelas que contribuem para a formação do preço de venda dos derivados de petróleo podem ser classifi-

---

(76) Idem, p. 133.

(77) Idem, p. 270.

ficadas em custos, impostos e encargos parafiscais.

Os custos correspondem às parcelas componentes do preço final do combustível destinados à cobertura de gastos realizados em sua produção, distribuição, revenda e fiscalização.

Os impostos que incidem nos preços dos derivados de petróleo são o IULCLG e seu Adicional.

Além dos custos e dos impostos há uma carga tributária indireta, embutida no preço dos combustíveis que tem representado uma significativa fonte de recursos para o Governo. Esta parcela tem sido denominada de encargos parafiscais que, segundo o referido estudo do GEIPOT, são parcelas componentes dos preços de venda dos derivados de petróleo que "apesar de não se constituírem em impostos, possuem características de imposto, isto é, têm por gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica relativa ao contribuinte, além de não guardarem qualquer relação como custos de produção, distribuição, revenda ou fiscalização". (78)

A participação da carga tributária (impostos mais encargos parafiscais) no preço final da gasolina tem sido elevada. Na verdade, a gasolina é o derivado de petróleo sobre o qual incidem os maiores ônus da política fiscal do Governo. O referido estudo realizado pelo GEIPOT revela que para o período 1977/81 essa participação foi sempre superior a 45%, tendo chegado a 52,8%, em 1978 (vide Tabela 6).

---

(78) Idem, p. 239.

Tabela 6  
 VALORES MÉDIOS ANUAIS DOS GRUPOS DE CUSTOS, IMPOSTOS E  
 ENCARGOS PARAFISCAIS PARA A GASOLINA "A"  
 1977/81

| GRUPO E SUBGRUPO                        | (Cr\$ correntes) |        |          |        |          |        |          |         |          |         |          |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|---|------------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|----------|---------|----------|---|----------|---|----------|---|------|--|--|--|
|   | 1977             |        |          |        | 1978     |        |          |         | 1979     |         |          |   | 1980     |   |          |   | 1981 |  |  |  |
|   | (Cr\$/l)         | %      | (Cr\$/l) | %      | (Cr\$/l) | %      | (Cr\$/l) | %       | (Cr\$/l) | %       | (Cr\$/l) | % | (Cr\$/l) | % | (Cr\$/l) | % |      |  |  |  |
| - CUSTOS                                | Produção         | 2,1106 | 34,5     | 2,6547 | 35,0     | 5,0308 | 42,3     | 15,0039 | 44,3     | 27,6913 | 39,0     |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | Distribuição     | 0,4861 | 7,9      | 0,3830 | 5,1      | 0,6954 | 5,9      | 0,7922  | 2,3      | 3,7854  | 5,3      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | Revenda          | 0,4155 | 6,7      | 0,5275 | 7,0      | 0,7620 | 6,4      | 1,9930  | 5,9      | 4,8177  | 6,8      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | Fiscalização     | 0,0089 | 0,2      | 0,0109 | 0,1      | 0,0153 | 0,1      | 0,0469  | 0,2      | 0,10    | 0,1      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | SUBTOTAL 1       | 3,0211 | 49,3     | 3,5761 | 47,2     | 6,5035 | 54,7     | 17,8360 | 52,7     | 36,3944 | 51,2     |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
| - IMPOSTOS                              | IULCLG           | 1,2877 | 21,1     | 1,6117 | 21,3     | 2,2519 | 18,9     | 2,4321  | 7,2      | 3,3142  | 4,7      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | Adicional        | 0,1545 | 2,5      | 0,1934 | 2,6      | 0,2712 | 2,3      | 0,2949  | 0,9      | 0,3949  | 0,5      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
|   | SUBTOTAL 2       | 1,4422 | 23,6     | 1,8051 | 23,9     | 2,5231 | 21,2     | 2,7270  | 8,1      | 3,7091  | 5,2      |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
| - ENCARGOS PARAFISCAIS                  | 1,6588           | 27,1   | 2,1908   | 28,9   | 2,8701   | 24,1   | 13,2857  | 39,2    | 30,9851  | 43,6    |          |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
| IMPOSTOS + ENCARGOS PARAFISCAIS (2 + 3) | 3,1010           | 50,7   | 3,9959   | 52,8   | 5,3932   | 45,3   | 16,0097  | 47,3    | 34,6942  | 48,8    |          |   |          |   |          |   |      |  |  |  |
| PREÇO DE VENDA                          | 6,1221           | 100,0  | 7,5720   | 100,0  | 11,8967  | 100,0  | 33,8457  | 100,0   | 71,0886  | 100,0   |          |   |          |   |          |   |      |  |  |  |

FONTE DOS DADOS BÁSICOS: Conselho Nacional do Petróleo-CNP. Estruturas de preços dos derivados do petróleo. Brasília (diversas datas).

APUD, MT. Contribuições dos usuários do setor rodoviário, op. cit.

No caso do óleo diesel, a carga tributária incidente tem sido relativamente mais branda, tendo variado no período 1977/80 entre um mínimo de 17,9% em 1977, e o máximo de 29,0% em 1979 (vide Tabela 7).

Contudo, é importante assinalar que embora a participação da carga tributária no preço final desses derivados tenha permanecido praticamente constante entre 1977/81, verifica-se, por outro lado, ter-se invertido a participação relativa dos impostos e dos encargos parafiscais na composição desta carga tributária. Ou seja, enquanto a participação do IULCLG e do seu Adicional descrescem paulatinamente, a participação dos encargos parafiscais eleva-se, contrabalançando a queda dos impostos.

Remetendo-se novamente aos dados da Tabela 6, pode-se notar que entre 1977/81 a participação do IULCLG e do seu Adicional no preço da gasolina passa de 23,6% para 52,0%, enquanto em igual período a participação dos encargos parafiscais eleva-se de 27,1% para 43,6%.

Esta tendência de inversão do comportamento dos impostos e dos encargos parafiscais é também percebida, mas em menor escala, na composição do preço do óleo diesel (vide Tabela 7).

A princípio a receita proveniente da arrecadação dos encargos parafiscais era em grande parte canalizada para a viabilização de projetos considerados prioritários no âmbito da estratégia de desenvolvimento econômico, especialmente aqueles afetos à transformação da matriz energética.

Com menor intensidade, isso já vinha ocorrendo desde meados dos anos 70, quando teve início essa política de redução intencional da arrecadação do IULCLG e do seu Adicional.

Tabela 7  
 VALORES MÉDIOS ANUAIS DOS GRUPOS DE CUSTOS, IMPOSTOS E  
 ENCARGOS PARAFISCAIS PARA O ÓLEO DIESEL  
 1977/80  
 (Cr\$ Correntes)

| GRUPO E SUBGRUPO                        | A N O        |        |          |        |          |        |          |         |      |  |  |  |
|---|--------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|------|--|--|--|
|   | 1977         |        | 1978     |        | 1979     |        | 1980     |         |      |  |  |  |
|   | (Cr\$/l)     | %      | (Cr\$/l) | %      | (Cr\$/l) | %      | (Cr\$/l) | %       |      |  |  |  |
| - CUSTOS                                | Produção     | 1,8893 | 55,9     | 2,3706 | 57,1     | 3,9249 | 55,1     | 9,6855  | 66,3 |  |  |  |
|   | Distribuição | 0,5172 | 15,3     | 0,2879 | 6,9      | 0,4020 | 5,7      | 0,4811  | 3,3  |  |  |  |
|   | Revenda      | 0,3634 | 10,8     | 0,4687 | 11,3     | 0,7072 | 10,0     | 1,5079  | 10,3 |  |  |  |
|   | Fiscalização | 0,0041 | 0,1      | 0,0051 | 0,1      | 0,0107 | 0,2      | 0,0267  | 0,2  |  |  |  |
|   | SUBTOTAL 1   | 2,7740 | 82,1     | 3,1323 | 75,4     | 5,0448 | 71,0     | 11,7012 | 80,1 |  |  |  |
| - IMPOSTOS                              | IULCLG       | 0,4599 | 13,6     | 0,5756 | 13,8     | 0,7997 | 11,2     | 0,4935  | 3,4  |  |  |  |
|   | Adicional    | 0,0552 | 1,6      | 0,0691 | 1,7      | 0,0972 | 1,4      | 0,0579  | 0,4  |  |  |  |
|   | SUBTOTAL 2   | 0,5151 | 15,2     | 0,6447 | 15,5     | 0,8969 | 12,6     | 0,5514  | 3,7  |  |  |  |
| - ENCARGOS PARAFISCAIS                  | 0,0923       | 2,7    | 0,3781   | 9,1    | 1,1664   | 16,4   | 2,3608   | 16,2    |      |  |  |  |
| IMPOSTOS + ENCARGOS PARAFISCAIS (2 + 3) | 0,6074       | 17,9   | 1,0228   | 24,6   | 2,0633   | 29,0   | 2,9122   | 19,9    |      |  |  |  |
| PREÇO DE VENDA                          | 3,3814       | 100,0  | 4,1551   | 100,0  | 7,1081   | 100,0  | 14,6134  | 100,0   |      |  |  |  |

FONTE DOS DADOS BÁSICOS: Conselho Nacional do Petróleo. CNP. Estruturas de preços dos derivados do petróleo. Brasília (diversas datas).

APUD, MT. Contribuições dos Usuários do Setor Rodoviário, op. cit.

Com o segundo choque do petróleo, em 1979, intensifica-se esse processo. De fato, como vimos, foi exatamente a partir desse ano que se eleva substancialmente a participação dos encargos para-fiscais na composição do preço dos derivados do petróleo, especialmente a gasolina "A".

Isso se deve ao fato de que nesse momento o Governo lançou mãos desses recursos para financiar o Programa de Mobilização Energética - PME, principal instrumento acionado para ajustar a matriz energética aos requerimentos da política econômica desta etapa. Como vimos, o PME era integrado pelo Programa Nacional do Álcool - PROÁLCOOL), pelo Programa de Desenvolvimento do Carvão e Outras Fontes de Energia - PDCOFE e pelo Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis - PTAEC, coordenados, respectivamente, pelo Ministério de Indústria e Comércio, Ministério das Minas e Energia e Ministério dos Transportes.

Nesse sentido, por meio do Decreto nº 1.691 de 2 de agosto de 1979 foram estabelecidas duas fontes de recursos para o PME, que passariam a ter vigência a partir de janeiro de 1980, a saber: parcela adicional de 12,5% do custo CIF do petróleo bruto importado a ser repassado aos consumidores dos derivados (incorporação da alínea "n" ao artigo 13, item II da Lei nº 4.452/64 - IULCLG); 26% da TRU (parcela legalmente destinada à União e repassada ao DNER).

Estas fontes vigoraram apenas entre janeiro/abril de 1980, pois em 13/05/80, com a promulgação do Decreto-Lei nº 1.691, os recursos do PME passaram a originar de uma quota de 81% sobre parcela equivalente a 35% incidente sobre o preço da gasolina "A" (alínea "d"). Posteriormente, o Decreto-Lei nº 1.912/81 estipulou que a partir de janeiro de 1982 os recursos do PME proviriam da quota de 81% da parcela equivalente a 24% do preço dos combustíveis automotivos derivados do petróleo (vide Anexo 8).

Além desses recursos, o PME pôde contar também com 45% da arrecadação da TRU vinculada aos Estados, Territórios e Distritos Federais, que se obrigaram a aplicar 36% dessa receita em programas de mobilização energética por meio de convênio com o Ministério dos Transportes. Estes recursos são denominados de PME/Estados. (79)

Em 1980, o produto de arrecadação da alínea "d", que servia de base de financiamento do PME, estava legalmente vinculado ao PROÁLCOOL, PDCFAE e PTAEC, e respectivos Ministérios, na proporção de 1/3 para cada um.

Contudo, o PME também foi atingido pela política de desvinculação de recursos tributários, que examinamos há pouco. Assim, com o Decreto nº 1.785/80, estabeleceu-se a extinção da vinculação legal da alínea "d" aos subprogramas do PME já a partir de 1981. Com isso, as receitas arrecadadas pela incidência dessa alínea passaram a ser incorporadas diretamente pela SEPLAN.

Esse Decreto, associado à criação da Comissão SEPLAN/Energia - CSE, são manifestações claras do reforço do processo de centralização política, financeira e institucional da condução da política econômica levado a cabo no início dos anos 80. No âmbito estrito do PME, o alcance desta centralização pode ser melhor avaliado pela seguinte passagem retirada de um documento técnico do Ministério dos Transportes: "Após a criação da CSE, que passou a coordenar, autorizar a liberação e propor a alocação dos investimentos do PME, e a desvinculação dos recursos da rubrica orçamentária Programa de Mobilização Energética dos impostos criados para provê-la, os níveis das dotações dessa fonte que caberiam a cada Ministério, ano a ano, a partir de 1981, tornaram-se função das

---

(79) Para uma avaliação da execução financeira do PME/Estado no período 1980/84 consultem-se os Anexos 108 a 111.



disponibilidades orçamentárias e das prioridades atribuída aos diversos subprogramas, segundo o enfoque global da própria CSE e de CNE".<sup>(80)</sup>

Assim, se num primeiro momento as receitas provenientes de arrecadação da alínea "d" serviram à viabilização de projetos prioritários no âmbito da política energética, pode-se inferir que com a política de desvinculação de recursos tributários, que atingiu também essa alínea, implementada num contexto de agravamento da crise econômica, cortes indiscriminados nos gastos produtivos e estrangulamento da dívida pública interna, esses recursos também passaram a ser utilizados, em alguma medida, pelas autoridades econômicas no fechamento do orçamento monetário.

Além da alínea "d", os encargos parafiscais são constituídos por outras alíneas cuja arrecadação tem sido utilizada pelo Governo no ressarcimento das desvalorizações cambiais relativas ao petróleo importado, em repasses para a previdência social, PIS-PASEP e em outros programas.<sup>(81)</sup>

Esses exitosos expedientes de transferência e centralização das receitas fiscais tiveram impactos significativos sobre o padrão de financiamento da política dos transportes. Acarretaram, na verdade, o efetivo esvaziamento da capacidade de investimento autônomo desta política governamental.

Para se ter uma idéia do alcance desse processo vamos nos remeter inicialmente ao Anexo 31 que dispõe de dados acerca da receita fiscal legalmente destinada ao setor dos transportes no período recente. A análise desses dados permite-nos destacar os seguintes aspectos:

---

(80) Ministério dos Transportes. Programa PME/PTAEC - Execução físico-financeira e resultados operacionais no período 1980/84 - Relatório Final, SG/SAE/CODEPE, Brasília, fevereiro de 1985, mimeo, p. 6.

(81) Consulte-se a respeito Ministério dos Transportes. A contribuição dos Usuários do Setor Rodoviário, op. cit.

- em 1984, a receita fiscal vinculada do setor dos transportes correspondeu a apenas 21,4%, em termos reais em relação àquela registrada em 1976;
- para os setores rodoviário e de transporte coletivo urbano essa queda foi ainda mais pronunciada. Assim, em relação à receita fiscal vinculada a esses setores registrada em 1976, a obtida em 1984 correspondeu, em termos reais, a apenas 10,2% e 9,3% respectivamente (vide também Anexos 36 e 41);
- os setores ferroviário (RFFSA) e porto-hidroviário (PORTOBRÁS), considerados "prioritários" pela política dos transportes a partir de 1974, deixaram de receber qualquer receita fiscal vinculada a partir de 1982 (vide também Anexos 44 e 45);
- na verdade, apenas o segmento da construção naval foi poupado pela política fiscal do Governo pois, como foi salientado, o AFRMM não foi atingido pela política de desvinculação. É provável que esta exceção tenha se verificado em função da delicada situação financeira da SUNAMAN que poderia ser agravada ainda mais com a desvinculação do AFRMM.

Remetendo-se, a seguir, aos dados do Anexo 30, pode-se notar que em 1976, o somatório dos recursos fiscais legalmente vinculados ao setor de transportes correspondeu a 19,1% da Receita Tributária da União. Desde então esta participação cai sistematicamente, chegando a 15,7% em 1979 e a 5,2% em 1984.

É verdade que, por outro lado, o setor dos transportes foi parcialmente recompensado por essa perda brutal de receitas próprias, pelos recursos provenientes do PME. Como vimos, em 1980, 1/3 da arrecadação da alínea "d" que servia de base financeira ao PME estava legalmente vinculado ao Ministério dos Transportes, para ser aplicado no PTAEC. Contudo, como foi examinado, a partir desse ano essa vinculação legal foi extinta e os recursos provenientes da arrecadação dessa alínea passaram a ser transferidos

diretamente para o Tesouro Nacional sob o controle da SEPLAN que passou a deliberar sobre o repasse desses recursos aos programas incluídos no PME, por meio de dotações orçamentárias.

Nota-se, no entanto, que a partir de 1981 eleva-se progressivamente a parcela desses recursos vinculados ao PME que passou a ficar em poder da SEPLAN e, provavelmente, foram transferidos para o orçamento monetário. A propósito, observe-se, com base nos dados do Anexo 103, que a participação da SEPLAN nesses recursos chega a 42%, em 1983 e 49% em 1984.

Além disso, verifica-se que a própria arrecadação dos recursos do PME sofreu queda real significativa a partir de 1981, cuja causa não nos foi possível identificar na presente versão deste trabalho.

Em face desses dois movimentos, houve uma redução progressiva da participação do PTAEC nos recursos do PME, de tal ordem que as dotações orçamentárias destinadas pela SEPLAN ao Ministério dos Transportes para serem aplicados no PTAEC em 1984 corresponderam, em termos reais, a apenas 25% das receitas legalmente vinculados ao programa em 1980 (vide Anexo 104).

### 3.4 - DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS INSUFICIENTES E ENDIVIDAMENTO CRESCENTE

Dado o alcance desse processo de esvaziamento das receitas fiscais vinculadas ao setor dos transportes, o financiamento da política de governo neste campo passou a depender quase que exclusivamente de dotações orçamentárias e, sobretudo, de empréstimos, em grande parte externos.

Na verdade verifica-se, de um modo geral, para o conjunto das entidades descentralizadas vinculadas ao Ministério dos Transportes, a tendência de queda paulatina da participação das dotações orçamentárias na composição das fontes de financiamentos

e, conseqüentemente, a elevação da participação dos empréstimos, especialmente externos, nessa composição.

Esse movimento guarda relações implícitas tanto com a política monetária do Governo, que tem transferido sistematicamente e progressivamente recursos fiscais para agilizar o giro da dívida pública interna, como também com a política cambial, que devido ao estrangulamento das contas externas, tem incentivado a utilização das empresas estatais como instrumento de captação de recursos no exterior.

Veja-se, a seguir, o rebatimento dessas tendências gerais em algumas empresas federais vinculadas ao Ministério dos Transportes.

Começemos pela análise da evolução da receita global da EBTU. Com base nos dados dos Anexos 46 e 47, pode-se notar que a partir de 1980, a empresa deixa de contar com recursos próprios e no biênio seguinte sua receita global passa a ser constituída fundamentalmente por transferências da União. Posteriormente, em 1983/84, reduz-se a participação relativa dessas transferências e eleva-se consideravelmente a parcela dos financiamentos externos. Nesse sentido, observa-se que entre 1979/84 a participação relativa dos empréstimos externos na composição da receita global da EBTU eleva-se de 4,4% para 60,5%.

O DNER foi, certamente, o órgão mais penalizado pelo ajustamento da estrutura tributária, em curso desde meados dos anos 70, pois, como vimos, o padrão de financiamento que deve sustentação ao padrão "automobilístico-rodoviário" beneficiava-o amplamente. Veja-se, por exemplo, que no final dos anos 60 cerca de dois terços de sua receita global advinha de recursos fiscais vinculados (vide Anexos 50 e 51). Com o fim das desvinculações e com a redução intencional da arrecadação do IULCLG, essa participação caiu para 4,3%, em 1984, elevando-se substancialmente a dependência financeira do DNER às transferências orçamentárias da União,

cujo montante, no entanto, tem se mostrado bastante inferior ao patamar anteriormente possibilitado pelas receitas fiscais vinculadas (vide Anexo 52).

A RFFSA foi sempre preferida pelo padrão de financiamento da política dos transportes pois, como vimos, nunca contou com suporte significativo de receitas fiscais vinculadas. Nessas condições, desde meados dos anos 70, tem sido elevada a participação dos financiamentos internos e externos na composição das fontes para investimento (vide Anexo 55 e 56).

Este padrão de financiamento tem contribuído significativamente para a vulnerabilização da capacidade de investimento do setor dos transportes, haja vista a enorme pressão que o pagamento do serviço da dívida tem exercido sobre os escassos recursos disponíveis.

Os dados do Anexo 94 que dispõe sobre a evolução do dispêndio do conjunto das entidades descentralizadas vinculadas ao Ministro dos Transportes (DNER, RFFSA, EBTU, PORTOBRÁS, SUNAMAN etc.) são eloquentes quanto a esse ponto. Observe-se a tendência declinante da participação dos investimentos e das despesas correntes no dispêndio global e a conseqüente elevação da parcela correspondente ao serviço da dívida nesse total (de 9,5% em 1973, para 25,9% em 1983).

Em algumas empresas esta tendência é ainda mais pronunciada. No caso do DNER, por exemplo, a participação dos investimentos no dispêndio global cai de 78,3%, em 1973, para 48,2%, em 1984, enquanto que, em igual período, a participação do serviço da dívida eleva-se de 8,9% para 40,9% (vide Anexo 89); com relação à PORTOBRÁS verifica-se que, em igual período, a participação dos investimentos cai de 83,8% para 38,0% e a do serviço da dívida eleva-se de 6,9% para 38,0% (vide Anexo 92); no caso da EBTU, nota-se que a participação do serviço da dívida no dispêndio global eleva-se de 0,5%, em 1980, para 25,8%, em 1984 (vide Anexo 91).

### 3.4 - ADMINISTRAÇÃO DA ESCASSEZ E PERMANÊNCIA DA MATRIZ DOS TRANSPORTES

Em decorrência da vulnerabilização de seu padrão de financiamento - resultante, em última instância, da crise econômica e de sua administração recessiva - assiste-se, sobretudo a partir de 1979, à drástica redução do patamar de investimentos do setor de transportes, penalizando, inclusive, aquelas modalidades afetas ao tráfego interno de mercadorias privilegiadas pela retórica oficial na pretendida transformação da política governamental nesse campo.

Verifica-se, em síntese, que no período 1979/84, foi reduzida a solidariedade do padrão do gasto de investimento às transformações pretendidas no âmbito do tráfego interno de mercadorias.

Por outro lado, nota-se uma adequação relativamente maior desse padrão aos objetivos visados no tocante aos transportes coletivos urbanos.

Nota-se, por fim, que o segmento da Construção Naval - cujos projetos não estão preponderantemente voltados para o tráfego interno de mercadorias - foi, também, relativamente menos atingido pela diminuição global do patamar de gastos de investimento.

Vejam-se, a seguir, alguns dados que fundamentam essas observações. Remetendo-se inicialmente às informações dispostas no Anexo 101, pode-se notar que o investimento total médio realizado no âmbito da política dos transportes no período 1979/83 foi 38,5% inferior, em termos reais, ao patamar médio registrado no quinquênio 1974/78.

Os setores rodoviário e ferroviário foram os mais afetados por essa drástica contenção de gastos pois, nestes setores,

a queda real dos investimentos médios no quinquênio 1979/83 em relação ao anterior foi, respectivamente, de -55,5% e -54,2%.

Por outro lado, a redução dos níveis de investimento médio verificada para o conjunto do setor hidroviário foi mais branda, "vis-à-vis" aquela experimentada pelas modalidades rodoviária e ferroviária. Ressalve-se, contudo, que a PORTOBRÁS, responsável pela implementação de projetos privilegiados no âmbito da transformação da matriz interna dos transportes, pretendida pelo PTAEC, foi duramente penalizada. Esse desempenho relativamente mais satisfatório do conjunto hidroviário, deveu-se, sobretudo, ao desenvolvimento do programa de construção naval implementada pela SUNAMAN que, no entanto, não está preponderantemente voltada para a transformação de matriz interna dos transportes.

Nota-se, dessa forma, que dentre os segmentos enfatizados pelo PTAEC, apenas o setor de transporte coletivo urbano apresentou no período 1979/83 patamar de investimento médio superior ao registrado no quinquênio anterior. Sobressaem, efetivamente, os investimentos realizados pela RFFSA nos programas de modernização e implementação de sistemas de trens metropolitanos que cresceram, em termos reais, no período mais recente, 65,3% em relação ao anterior.

Esta inequívoca prioridade relativa concedida aos transportes coletivos urbanos que transparece nos dados que estamos analisando deve ser, no entanto, relativizada, tendo-se em vista o reduzido patamar de investimento apresentado por esse setor entre 1974/78 - inclusive em razão do fato de que somente no biênio final desse período é que os transportes urbanos passaram a contar com uma base financeira de suporte.

A queda do patamar de investimentos do setor dos transportes é uma tendência que principia com a falência do II PND, já patente no final de 1976, e se acentua com o recrudescimento da recessão econômica a partir de 1979. Os dados do Anexo 77 são claros

quanto a isso. Veja-se que o total de investimentos federais realizados em transportes em 1983 correspondeu, em termos reais, a cerca da metade do montante aplicado em 1976.

Os setores ferroviário e rodoviário foram, nessa ordem, os mais penalizados, visto que entre esses anos o patamar de investimento dessas modalidades caiu, em termos reais, cerca de três quartos e dois terços, respectivamente.

Também sofreu queda real de investimento nesse período o setor hidroviário, sobretudo no tocante ao complexo portoviário desenvolvido pela PORTOBRÁS.

Verifica-se, assim, que apenas os investimentos realizados em transporte coletivo urbano apresentaram crescimento real entre 1976/83 em função, sobretudo, dos projetos de transporte metropolitano desenvolvido pela RFFSA.

A reduzida solidariedade do padrão de gasto da política dos transportes aos objetivos de transformação da estrutura do tráfego interno de mercadorias, visados no âmbito dessa política de governo, também pode ser percebida a partir da análise dos dados referentes à direção dos gastos de investimento no período recente (vide Anexo 96).

Esses dados revelam que a partir de 1974 o setor rodoviário deixou de ter a primazia que possuía até então, no âmbito da política dos transportes. Porém, isso não significou que a partir daquele ano se tenham enfatizado efetivamente os sistemas ferro-hidroviário no tocante ao tráfego interno de mercadorias. Os esforços de inflexão da política dos transportes observados em meados dos anos 70, por ocasião do II PND, e no início dos anos 80 em decorrência do PTAEC, não avançaram muito além do âmbito da retórica - explicitada em momento críticos da conjuntura econômica.



Mais especificamente observa-se que a substancial queda no nível de participação relativa do setor rodoviário no total de investimentos federais em transportes que se verifica a partir de 1974 não se processou em favor do tráfego interno de mercadoriais, ferroviária e hidroviária. Na verdade nota-se que, de um modo geral, a partir de meados dos anos 70, estas modalidades mantiveram sua participação relativa no volume global de investimentos em patamares próximos aos experimentados sob a vigência do padrão "automobilístico-rodoviário".

Houve, isso sim, uma ligeira transferência da ênfase do setor rodoviário para o segmento da construção naval e, em menor escala, para o setor dos transportes urbanos.

Veja-se, neste sentido, que a participação relativa da SUNAMAN no volume total de investimentos federais em transportes passa de 8,0%, em 1974, para 15,6%, em 1979 e atinge um patamar próximo a 20,0% no triênio 81/83.

Da mesma forma, a participação dos investimentos dispendidos em transportes urbanos (RFFSA, EBTU), que era insignificante até 1975, eleva-se para 7,3%, no ano seguinte e situou-se num nível próximo a 15% entre 1977/83.

É importante salientar que essa redução na participação relativa do setor rodoviário em favor dessas modalidades não implicou a perda de sua posição primaz na destinação dos gastos de investimentos em transporte, como mostram os dados do Anexo 96, que estamos examinando.

Em suma, o que ocorreu efetivamente no âmbito da política dos transportes a partir de meados dos anos 70 foi uma ligeira transferência de ênfase até então dada ao setor rodoviário para o segmento da construção naval e, em menor escala, para os transportes coletivos urbanos, num contexto de drástica redução do patamar de investimento do setor de transportes em seu conjunto.

Em decorrência do conjunto de fatores analisados neste tópico, observa-se que no início dos anos 80, mantinha-se aquela estrutura do tráfego interno de mercadorias herdada do período em que a dominância do padrão "automobilístico-rodoviário" na política dos transportes foi absoluta. Sobre esse ponto, veja-se a seguinte ponderação do Ministro dos Transportes em meados de 1983: "Transcorridos dez anos da primeira crise do petróleo e do início da era da escassez deste produto, algumas crises de abastecimento já foram atenuadas. A alta do preço dos derivados de petróleo penalizou, através dos custos, os meios de transporte energeticamente menos eficientes. Apesar disso, não ocorreu, na medida esperada, a transferência maciça de cargas para outras modalidades não-rodoviárias. O transporte de carga por rodovia mantém, até agora, a condição de meio básico".<sup>(82)</sup>

Os dados do Anexo 116 são inequívocos quanto a isto. Veja-se que no período 1974/82 houve transferências apenas residuais do tráfego interno de mercadorias do setor rodoviário em favor do complexo ferro-hidroviário. Contudo, respondendo por mais de 60% desse tráfego, o setor rodoviário continuava preponderante no início dos anos 80.

Além de não se transformar a matriz interna dos transportes, verifica-se, de um modo geral, a deterioração acentuada do conjunto da infra-estrutura de transportes do país, no período recente.<sup>(83)</sup>

Parecem claros, portanto, os limites que a crise econômica e sua administração ortodoxa e recessiva impuseram a essa nova e fracassada tentativa de inflexão da política de transportes - que, como vimos, se pretendeu viabilizar no exato momento em que recrudescia esse quadro por demais crítico.

---

(82) SEVERO, Cloraldino. A Política dos Transportes no Brasil 1979/85. Palestra do Ministro dos Transportes na Escola de Comando do Estado Maior do Exército, Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 08/07/83. p.

(83) Consulte-se a respeito SEVERO, Cloraldino. A Política dos Transportes no Brasil. 1979/85, op. cit.

A retórica governamental reforça esse argumento. Veja-se, por exemplo, a seguinte avaliação feita pelo Ministro Cloraldino Severo, dos Transportes, em meados de 1984: "Nos últimos cinco anos, a política dos transportes foi profundamente marcada pelo quadro geral da economia do país, em especial pelos efeitos do desequilíbrio do Balanço de Pagamentos e do agravamento do processo inflacionário. Não é exagero dizer-se que as grandes condicionantes da ação do setor de transportes foram, de um lado, e de forma ampla, a conjuntura econômica nacional e, de outro, os efeitos da terapêutica aplicada para a solução dos problemas econômicos. Em realidade, a economia comandou todas as diretrizes estabelecidas para o setor e, no momento em que o País procurava fazer seus ajustamentos econômicos, os transportes - como não poderia deixar de ser - têm de estar alinhados aos objetivos maiores dessa política econômica".<sup>(84)</sup>

Após descrever os impactos da política econômica recessiva sobre o financiamento e gasto do setor dos transportes, o Ministro finalizou nos seguintes termos: "o quadro apresentado, no qual a redução drástica na capacidade de investir foi a tônica predominante, caracterizou-se e determinou a própria política do Ministério dos Transportes, cuja ação não poderia ser outra senão a de administrar a escassez".<sup>(85)</sup>

Nesse contexto, no final da gestão Figueiredo altera-se radicalmente a retórica oficial quanto à ambição da ação estatal neste campo. Agora, ao invés de obras espetaculares fala-se sobretudo em "otimizar" a infra-estrutura existente, em "racionalizar a operação" do sistema etc. Veja-se, neste sentido, a seguinte passagem do discurso do Ministro: "Com os recursos profundamente reduzidos, não tinha o Ministério outro caminho que não fosse buscar ao máximo: a eficiência da operação; a recuperação, no extremo do

---

(84) SEVERO, Cloraldino. A Política dos Transportes no Brasil 1979/85. Palestra do Ministro dos Transportes na Escola Superior de Guerra. MT, Rio de Janeiro, 10 de julho de 1984, p. 7

(85) Idem, p. 12.

possível, dos sistemas existentes e a realização de um amplo reexame das prioridades, deixando de lado todos os projetos que não fossem absolutamente essenciais".<sup>(86)</sup>

Em outra palestra proferida em 1983, o Ministro ratifica esse ponto, ao explicitar o seguinte princípio que tem orientado a ação de sua pasta: "verificação prévia da essencialidade dos investimentos, que devem ser feitos segundo rigorosa hierarquia de problemas a resolver, para que a demanda de transportes a curto e médio prazos possa ser oportunamente atendida, de forma compatível com os objetivos gerais da economia. Deve-se também manter a mais absoluta austeridade nos padrões técnicos, eliminando-se as tentações de sofisticação tecnológica e excesso, buscando atender, com simplicidade, às necessidades básicas, adequando-se as características técnicas ao nível da demanda que deverão satisfazer. Sempre que possível, serão implementados projetos passíveis de melhoramento progressivo, buscando reduzir as exigências iniciais de investimento".<sup>(87)</sup>

Por fim, veja-se outra passagem onde o Ministro dos Transportes subscreve, de forma implícita, o seguinte atestado de reprovação do perfil assumido pela política estatal posta em prática neste setor nos últimos governos do regime autoritário com o qual, aliás, colaborou: "Desejo enfatizar que a experiência histórica de muitas décadas e a própria realidade recente mostram que os programas ambiciosos - que pretendem em poucos anos introduzir mudanças radicais, tecnológicas ou de capacidade - resultam somente em profundos desajustamentos econômicos, metas não-alcançadas, programas inacabados, obras inconclusas ou executadas com longa antecipação em relação às necessidades e, por isso, todos eles antieconômicos e de baixa rentabilidade. Neste momento de recuperação da economia

---

(86) Idem, p. 12.

(87) SEVERO, Cloraldino. A Política de Transportes 1979/85. Palestra do Ministro dos Transportes na Escola de Comando e Estado Maior do Exército, MT, Rio de Janeiro, 8 de julho de 1983, p. 19.

do País, é necessária a firmeza para dizer não às obras espetaculares, que a todo momento nos são propostas e, decididamente, concentrar os investimentos em projetos de grande retorno econômico-social de que os brasileiros necessitam e não são executados por falta de recursos". (88)

### 3.5 - ESTRANGULAMENTO CAMBIAL, CRISE ENERGÉTICA E "PRIORIDADE" AOS TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS

Como vimos, a política governamental na área dos transportes coletivos urbanos sofreu uma inflexão importante a partir do final dos anos 70. Houve, neste sentido, e pela primeira vez, a efetiva ampliação do espaço e da importância relativa desse setor no âmbito da política nacional dos transportes.

Esse ponto, a meu juízo, guarda estreitas relações com a dinâmica da economia brasileira no período recente. Mais especificamente, parece claro que esse processo decorreu, em grande medida, do fato de que, neste momento, ampliaram-se efetivamente os graus de adequação do setor dos transportes coletivos urbanos aos objetivos estratégicos da política econômica e, portanto, aos imperativos colocados pelo processo de acumulação. Como vimos, essa solidariedade se manifesta, entre outros indicadores, pela retórica oficial, pelo conteúdo dos planos de governo, e sobretudo, pelo padrão de gastos de investimento.

Correndo o risco de incorrer em repetições, gostaria de insistir um pouco mais na compreensão dos fatores de natureza econômica que, em última instância, condicionaram a configuração desse novo perfil de articulação do setor dos transportes ao padrão de acumulação.

---

(88) SEVERO, Cloraldino. A Política dos Transportes no Brasil 1979/85, op. cit., p. 71.

A insistência neste ponto se deve também ao fato, de extrema relevância, de que em decorrência dessa forma particular de articulação assumida, esgotou-se o padrão de financiamento da política dos transportes coletivos urbanos, o que coloca sérios limites ao futuro desenvolvimento da ação governamental neste campo.

Feitas essas ressalvas, gostaria de reafirmar que, a meu juízo, os fatores de natureza econômica que, em última instância, condicionaram a ampliação dos graus de adequação dos transportes coletivos urbanos ao padrão de industrialização no Brasil, no período recente, foram, por um lado, o reforço da necessidade do ajustamento global da economia imposta pelo agravamento da questão energética resultante do segundo choque do petróleo e, por outro, o descontrole das contas externas, cujo esgotamento das reservas cambiais acabou por conduzir a subordinação da economia nacional aos ditames do FMI, tudo isso pressionado pelas tensões da conjuntura econômica particularmente crítica do início dos anos 80

Assim, julgo que, em síntese, a ampliação dos graus de adequação dos transportes urbanos ao padrão de acumulação no período recente, decorreu, em última instância, da utilização desse setor enquanto instrumento da transformação da matriz energética nacional, por um lado, e da política monetária e cambial do Governo, por outro, num contexto de crise econômica, administrada por instrumentos ortodoxos e recessivos.

Creio não ser necessário, a essa altura da análise, estender-me acerca dos ajustamentos que a crise energética impôs à estrutura econômica e, em consequência, à própria política dos transportes, pois esse aspecto foi examinado em páginas anteriores deste trabalho. Fica, no entanto, o registro de que, em síntese, constatou-se que a partir do primeiro choque do petróleo, em 1973, a política nacional dos transportes passou a subordinar-se aos imperativos de transformação da matriz energética. Esse atrelamento intensificou-se em 1979 com o segundo choque do petróleo. É, portanto, neste contexto, enquanto instrumento da política energética, que os

transportes coletivos urbanos passaram a deter maior espaço no âmbito da política nacional dos transportes.

Por outro lado, alguns indícios nos levam à hipótese de que a ampliação dos espaços do transporte urbano no âmbito da política nacional dos transportes também decorreu, e em grande medida, da utilização da RFFSA e da EBTU enquanto instrumentos da política cambial do Governo na captação de recursos externos. Como se sabe, essa prática foi amplamente incentivada pelas autoridades monetárias para o conjunto das empresas estatais,<sup>(89)</sup> tendo-se em vista o estrangulamento das contas externas, em decorrência do esvaziamento das reservas cambiais.

O primeiro indício desse fato reside na própria retórica do Ministro dos Transportes, clara quanto a esse ponto: "A estratégia global de ajustamento econômico do País atingiu, de forma especial, o setor: a busca de equilíbrio do Balanço de Pagamentos obrigou o Governo, de um lado, a obter superávit na Balança Comercial, através do aumento das exportações e controle das importações e, de outro, a captação de recursos no exterior, onde os projetos ligados aos transportes têm maior facilidade de financiamento".<sup>(90)</sup>

É sistemático, nesse sentido, que os programas de trens metropolitanos, considerados prioritários no âmbito da política dos transportes a partir de 1979, tenham sido implementados fundamentalmente com recursos de origem externa.

No lançamento do PTAEC, previa-se que os recursos necessários para o desenvolvimento do programa de modernização dos transportes ferroviários de subúrbio no triênio 1980/82 seriam viabilizados por meio de recursos provenientes de receitas próprias, do PME e de financiamentos externos, na proporção de aproximadamente 1/3 para cada uma dessas fontes (vide Tabela 4).

(89) Consulte-se CRUZ, Paulo Davidoff. Dívida externa e política econômica, op. cit.

(90) SEVERO, Cloraldino. A Política dos Transportes no Brasil, 1979/85, op. cit., p.10.

Não foi, contudo, o que aconteceu. Os dados dos Anexos 57 e 58 que apresentam a evolução dos investimentos totais realizados pela RFFSA em transporte ferroviário de subúrbio segundo a origem dos recursos são eloquentes neste sentido. Veja-se que a participação dos recursos próprios esteve muito aquém daquela previsão inicial feita para o período 1980/81, foi nula em 1982, residual em 1983 e novamente nula em 1984. É verdade que o PME supriu parcialmente a insuficiência dos recursos próprios no biênio 1981/82. Mas a partir de 1982, a contribuição do PME cai vertiginosamente, chegando a apenas 10,5%, em 1984.

É importante considerar, no entanto, que os programas de modernização das ferrovias metropolitanas receberam acentuada prioridade, por parte da Comissão SEPLAN de Energia - CSE na alocação dos recursos do PME no PTAEC, como revelam os dados dos Anexos 105 e 106.

Mas, segundo um relatório técnico do Ministério dos Transportes, essa prioridade relativa guarda estritas relações com a estratégia de obtenção de financiamentos externos. Assim, de acordo com esse documento, embora declinante, o apoio financeiro do PME à modernização dos sistemas de trens de subúrbio "viabilizou o atendimento às contrapartidas essenciais ao cumprimento dos cronogramas de recebimento e instalações de equipamentos e materiais adquiridos através de financiamentos externos, os quais de outro modo, permaneceriam sem possibilidade de utilização".<sup>(91)</sup>

Os programas de trens de subúrbio considerados prioritários no âmbito do PTAEC a partir de 1979 dizem respeito às Regiões Metropolitanas de Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife. Para se ter uma idéia da ênfase que passou a ser dada à modernização desses sistemas ferroviários metropolitanos, note-se

---

(91) MINISTRO DOS TRANSPORTES, Programa PME/PTAEC. Execução físico-financeira e resultados operacionais no período 1980/84, op. cit., p. 10.



que a participação desses programas no total de investimentos realizados pela RFFSA em transporte ferroviário de subúrbio passou de 7% em 1979, para 58% em 1983 (vide Anexos 78 e 79).

A análise da composição das fontes de financiamentos dos programas desenvolvidos nessas regiões metropolitanas revela acentuada participação dos recursos externos. Com base nos dados do Anexo 64, pode-se notar que essa participação que era de 3% em 1981, passou a 68% em 1983 e atinge 87% em 1984. Em Recife e Belo Horizonte, no biênio 1983/84, os financiamentos externos participaram em mais de 90% do investimento realizado (vide, respectivamente, Anexos 68 e 72).

Com isso, nota-se que a partir de 1979, a EBTU - criada para ser o "órgão central" do SNTU e promotora da política Nacional dos Transportes Urbanos - passa a se constituir numa agência meramente captadora e repassadora de empréstimos financeiros para os programas de subúrbio desenvolvidos pela RFFSA. É ilustrativo, nesse sentido, que quase 90% dos investimentos realizados pela EBTU em 1984 foram simplesmente repasses desse tipo. Com isso, a participação dos empréstimos externos da composição das receitas globais da empresa eleva-se de 4,4% em 1979, para 60,5% em 1984 (vide Anexo 91).

Ou seja, verifica-se que, em essência, a maior solidariedade do padrão de gasto do setor dos transportes coletivos urbanos às transformações pretendidas neste campo no âmbito da estratégia preconizada pelo PTAEC, foi possibilitada fundamentalmente graças ao aporte maciço de recursos externos.

Esse padrão de financiamento dos transportes urbanos, tem, obviamente, implicações decisivas sobre o futuro imediato da ação estatal neste campo. A crescente pressão dos encargos financeiros com o pagamento da dívida afeta gravemente as possibilidades de investimentos produtivos a curto prazo, constituindo-se, nesse sentido, um sério entrave à redefinição da política de governo neste setor.

CAPÍTULO II

A CENTRALIDADE POLÍTICA DA QUESTÃO DOS  
TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS

O objetivo deste Capítulo é verificar a hipótese de que, em geral, no período 1964/84, foram reduzidos os graus de centralidade política da questão dos transportes coletivos urbanos na agenda do Governo Federal.

No entanto, observa-se a tendência de ampliação progressiva desses graus de centralidade no decorrer do período analisado. Esse movimento foi acompanhado pela centralização do poder de decisão política no âmbito da esfera federal, restringindo-se a participação dos demais níveis de governo e da sociedade civil.

Este processo expressa o segundo traço característico do perfil de intervenção governamental nos transportes coletivos urbanos no Brasil no período de 1964/84.

Neste Capítulo procura-se também avaliar, em linhas gerais, o conteúdo, os limites e o alcance das ações de governo implementadas pela esfera federal no campo dos transportes coletivos urbanos.

No período 1964/84, a centralidade da questão dos transportes coletivos urbanos na estratégia de dominação dos grupos hegemônicos a nível do poder central parece ser diferenciada em três momentos.

O primeiro compreende o período 1964/73, quando essa questão foi relegada ao mais completo abandono pelo Governo Federal. Excluídos do Sistema Nacional de Viação, os transportes urbanos não foram contemplados pela esfera federal sequer a nível do discurso. Prova disso é que o próprio Plano Nacional de Viação, aprovado em 1973, é omissivo em relação a esse setor.

Nesse período, a política de transportes para as cidades baseou-se em obras de infra-estrutura viária voltadas preferencialmente à locomoção individual por automóveis.

O segundo momento compreende o período 1974/78. Na verdade, foi em 1975 que, pela primeira vez no pós-64, houve um posicionamento do Governo Federal em relação ao setor. Nesse ano, estabeleceu-se o Sistema Nacional de Transportes Urbanos - SNTU, que passou a ser incluído no Sistema Nacional de Viação, e autorizou-se a criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, cujas finalidades precípuas eram promover a implantação da Política Nacional de Transportes Urbanos e encaminhar soluções para a grave questão institucional existente no setor. Além disso, foi instituído o Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano - FDTU, suporte financeiro das ações da EBTU.

É evidente, desse modo, que a partir de 1975 ampliaram-se efetivamente os graus de centralidade política desse setor, "vias-à-vis" a completa marginalização a que esteve submetido até então. Prova disso é que, além das transformações institucionais enunciadas, houve também, como vimos no Capítulo anterior, um aumento da importância dos transportes coletivos urbanos no âmbito da política geral dos transportes.

Vários fatores contribuíram para o incremento na centralidade política dos transportes coletivos urbanos nesse momento. Cabe lembrar, inicialmente, que a partir de 1974 se ampliaram os graus de adequação desse setor à Estratégia de desenvolvimento consubstanciada no II PND, a qual se tentou implementar durante o Governo Geisel. Nesse particular, vale lembrar que, em síntese, a maior centralidade dos transportes urbanos ocorreu, sobretudo, em função da utilização desse setor enquanto instrumento de transformação da matriz energética. Dessa forma, assiste-se já a partir de 1974, mas sobretudo em 1979, com o segundo choque do petróleo, ao atrelamento e à subordinação dos transportes urbanos à viabilização das metas visadas no setor de energia.

A maior centralidade dos transportes urbanos deve ser vista, em segundo lugar, no contexto da estratégia de desenvolvimento social inaugurada no Governo Geisel. Em consonância com o projeto de abertura lenta e gradual do processo político daquele governo militar houve, nesse momento, por parte das coalizões dominantes, a percepção do agravamento da problemática social e do insucesso das ações de governo nesse campo. Rompia-se, ao menos no plano retórico, com a concepção vigente até então, segundo a qual o desenvolvimento social era um resultado "espontâneo" e "inevitável" do crescimento econômico. Explicitava-se oficialmente que, ao contrário, a política social deveria ter "objetivos próprios".

Outro fator que em alguma medida contribuiu para a maior centralidade do transporte urbano foi que em meados da década dos 70 já havia uma consciência maior acerca da importância e gravidade da chamada questão urbana. O rápido processo de urbanização da sociedade brasileira, seus desequilíbrios e disfunções decorrentes e a identificação das cidades como focos de tensão política e de inquietação popular - potencialmente desestabilizadora da ordem vigente -, certamente contribuíram para esse despertar de consciências. Nesse sentido, explicita-se oficialmente a importância de se considerar a questão urbana na própria estratégia nacional de desenvolvimento.

A irrupção, em meados de 1974, do movimento social de protesto contra os trens de subúrbio no Rio e em São Paulo também contribuiu para a mudança do comportamento do poder central em relação ao setor. Mais do que influir, a frequência e a violência com que vinha ocorrendo as manifestações de revolta popular acabaram por efetivamente forçar e apressar essa tomada de posição.

Assim, em alguma medida devido a esse conjunto de fatores, no período 1974/78 ampliam-se, de fato, os graus de centralidade política dos transportes coletivos urbanos, na estratégia da dominação das coalizões dominantes a nível do poder central. Contudo, é importante assinalar que esse processo é visível se comparado ao período anterior, no qual foi absoluta a omissão do Governo Federal em relação a esse setor. Assim, tal posicionamento, inédito no pós-64, não significou que nesse momento os transportes urbanos passassem a ocupar posições prioritárias na agenda do Governo Federal. Houve isso sim um avanço "vis-à-vis" a posição anterior, o que não implicou, porém, que esse setor passasse a contar com suporte político, institucional e financeiro compatível com a magnitude dos problemas existentes nesse campo.

Em face disso, verifica-se que a política federal desenvolvida no setor dos transportes urbanos no período 1974/78 apresenta limites consideráveis e alcance reduzido.

O primeiro limite diz respeito ao aspecto institucional. Observa-se, nesse sentido, que foi modesto o suporte político dispensado pelo Governo Federal à consolidação de um marco institucional adequado para o setor. Em decorrência, evidencia-se desde o início a debilidade política e institucional da EBTU. Criada para ser o órgão central do SNTU, entidade promotora da implantação da política nacional dos transportes urbanos e responsável pelo encaminhamento de medidas visando à coordenação e à articulação institucional no setor, a EBTU, efetivamente, não teve poder político reconhecido e suficiente para fazer cumprir essas atribuições pre-cípua que lhe competem.

Na verdade, além de insuficiente respaldo político, a EBTU também não contou com base financeira e instrumentos jurídicos adequados à sua ação. Como corolário, não foi capaz, sequer, de dar respostas mínimas para o encaminhamento da questão institucional e muito menos para promover a implantação da política nacional de transportes urbanos.

Prova inequívoca da fragilidade política da EBTU no equacionamento dos aspectos institucionais dos transportes urbanos é, como veremos nesse Capítulo, a frustrada experiência da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU, criada em São Paulo para ser um instrumento, no âmbito regional, do SNTU e da Política Nacional dos Transportes Urbanos, conforme previsto pelo artigo 4º da Lei nº 6.261/75.

O segundo limite, decorrente do anterior, diz respeito ao reduzido alcance da política federal implementada nesse período. A condução das ações federais nesse setor apresentou-se dicotomizada pela EBTU e pela RFFSA. Com relação à EBTU, há indícios que nos levam ao argumento de que, em decorrência de sua fragilidade política, institucional e financeira, a empresa, ao promover a política nacional dos transportes urbanos, optou por diretrizes que visivelmente evitassem atritos de competência com organizações estatais estabelecidas. Contornando conflitos de interesses burocráticos sedimentados, a empresa norteou suas ações no sentido de ocupar espaços vazios não-preenchidos pela atuação de outros órgãos. Desse modo, a EBTU afirma-se, sobretudo, como mais um órgão da Administração Federal que se especializou em projetos visando à racionalização dos sistemas municipais e metropolitanos de ônibus e repassadora de recursos financeiros para projetos cuja decisão de investimentos não lhe coube arbitrar. Nesse sentido, creio que uma das variáveis que mais influenciou na definição das diretrizes básicas da política preconizada pela EBTU tenha sido sua estratégia de auto-reprodução burocrática.

Nesse contexto, a política nacional de transportes urbanos, preconizada e desenvolvida pela EBTU, possui alcance limitado, pois se fundamenta apenas em soluções de baixo custo voltadas à otimização da infra-estrutura viária, visando racionalizar a operação do sistema de ônibus. Essa é a tônica fundamental das ações de governo desenvolvidas no âmbito da EBTU, não havendo, nesse sentido, preocupação simultânea com o planejamento dos transportes a longo prazo, envolvendo investimentos em transportes de massa como o metrô e trem de subúrbio.

Com relação à RFFSA, nota-se que a ênfase que os programas de modernização dos trens de subúrbio passaram a ter a partir de 1974 não significou, contudo, que a política federal implementada tenha tido um alcance compatível com a magnitude das necessidades acumuladas no setor em quase duas décadas de estagnação. Ao menos em São Paulo, onde se pode avaliar mais atentamente esse aspecto, (vide Capítulo IV), nota-se que, apesar da intensa pressão popular, a política federal apresentou-se por demais tímida e morosa no período 1974/78.

O terceiro momento inicia-se em 1979 e prossegue, pelo menos, até 1984. Houve nesse período um inegável reforço da centralidade política dos transportes urbanos, como se percebe concretamente na ampliação do espaço e da importância relativa desse setor no âmbito da política nacional dos transportes.

É verdade que, em alguma medida, esse processo se relaciona, por um lado, com o contexto de liberalização do regime autoritário, que teve prosseguimento no último Governo do recente ciclo militar, e por outro com a continuidade do movimento popular de protesto contra os trens de subúrbio.

No entanto, creio que o reforço da centralidade política dos transportes urbanos nesse momento decorreu fundamentalmente da ampliação dos graus de adequação desse setor aos objetivos estratégicos da política econômica. Como se procurou mostrar no Capítulo anterior, essa maior adequação se expressou concretamente



na utilização desse setor enquanto instrumento da transformação da matriz energética, tendo-se em vista, por um lado, o segundo choque do petróleo, e por outro, as políticas monetária e cambial do Governo, num contexto de recrudescimento da conjuntura recessiva, administrada por política econômica de cunho ortodoxo e contencionista.

Para os objetivos específicos do presente capítulo é importante assinalar o seguinte ponto decorrente desse fato: em conformidade com o que, por hipótese, se acredita ter ocorrido no pós-64 para o conjunto dos setores de natureza social, os crescentes graus de centralidade política das ações de governo nos transportes coletivos urbanos no período 1979/84 traduziram-se concretamente num violento processo de centralização do controle das decisões relativas a esse setor no âmbito do Governo Federal. A especificidade desse processo no caso dos transportes urbanos é que essa centralização se deu ao nível de instâncias burocráticas responsáveis pela condução das políticas energética e monetária do Governo que, obviamente, orientam suas ações prioritárias segundo objetivos alheios à locomoção de pessoas nas cidades. Verifica-se, por corolário, a marginalização no processo decisório de questões afetas ao transporte urbano de instâncias do Governo Federal, como o Ministério dos Transportes e a EBTU, bem como das demais esferas de governo e da sociedade civil em sentido amplo.

Tal fato parece ter colocado sérios limites ao alcance e à efetividade social da política federal para os transportes coletivos urbanos implementada nesse período. Condicionada fundamentalmente por fatores afetos às políticas energética e cambial do Governo e apenas residualmente por variáveis específicas de locomoção urbana, a política federal na área dos transportes coletivos urbanos conferiu acentuada ênfase aos programas de modernização dos sistemas ferroviários de subúrbio desenvolvidos pela RFFSA nas regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife, Porto Alegre, Salvador e Belo Horizonte, além do prosseguimento das obras dos projetos que estavam em curso em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Há que se verificar - pois não foi possível fazê-lo no âmbito deste trabalho - a oportunidade desses empreendimentos em relação ao conjunto das necessidades e carências primárias de locomoção urbana existente no Brasil.

1 - CENTRALIDADE, ALCANCE E LIMITES DA POLÍTICA FEDERAL NO PE-  
RÍODO 1974/78

## 1.1 - O PRIMEIRO POSICIONAMENTO DO GOVERNO FEDERAL NO PÓS-64

Até 1975 foi absoluta a omissão do Governo Federal em relação à questão dos transportes coletivos urbanos. Prova disso é que o próprio Plano Nacional de Viação, formulado pelo Conselho Nacional dos Transportes e sancionado pela Lei nº 5.917 de setembro de 1973, não incluiu essa modalidade de transportes no Sistema Nacional de Viação. <sup>(1)</sup>

Essa ausência e os problemas dela decorrentes foram oficialmente reconhecidos pelo Conselho de Desenvolvimento Social em 1975 nos seguintes termos: "A Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, não contempla, entre os Sistemas Nacionais de Viação, os transportes urbanos. Essa omissão - que agora se procura reparar - tem causado dificuldades, de natureza institucional e operativa, no que respeita aos transportes metropolitanos e municipais urbanos, grandemente acentuadas em decorrência do processo de metropolitanização a que assiste o País e da prioridade, atribuída pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento - PND, à execução da política nacional de desenvolvimento urbano e, particularmente, da política dos transportes nas cidades". <sup>(2)</sup>

Foi somente no final de 1975 que, pela primeira vez no pós-64, a questão dos transportes coletivos urbanos foi contemplada na agenda do Governo Federal. A Lei nº 6.261 de 14 de novembro

---

(1) Este, de acordo com o item 1.2 do documento anexo à referida lei, "é constituído pelo conjunto dos Sistemas Nacionais, Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário e compreende: a) infra-estrutura viária, que abrange as redes correspondentes às modalidades de transportes citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares; b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infra-estrutura mencionada na alínea anterior".

(2) Conselho de Desenvolvimento Social. Exposição de Motivos nº 10/75 - CDS. - Em 10 de setembro de 1975.

de 1975 estabelece o Sistema Nacional de Transporte Urbano - SNTU, autoriza a constituição da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU e institui o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos - FDTU.

O SNTU foi conceituado nos seguintes termos pelo artigo 3º, parágrafo único da Lei nº 6.261/75:

- "O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano;
- Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: a) infraestrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidrovias e de pedestres, operados nas áreas urbanas; c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado.
- Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas;
- Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao SNTU, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas".

Do ponto de vista organizacional, o SNTU seria constituído pelas seguintes instâncias institucionais:

- Nível nacional: Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos - EBTU (...) como entidade promotora e coordenadora de implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos, definida pelo Ministério dos Transportes, em articulação com o órgão responsável pela coordenação da política urbana nacional;
  
- Nível estadual metropolitano e municipal: a) Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos, responsáveis pela elaboração dos planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, coordenando-lhes a implementação, com a cooperação da EBTU; empresas coordenadoras a nível local, se for o caso, nas áreas não-compreendidas pelas Regiões Metropolitanas; b) Empresas executoras, a nível estadual metropolitano ou municipal, assim como os demais órgãos responsáveis pela implementação de projetos de transportes metropolitano ou municipal urbano (artigo 4º).

Pela Lei nº 6.261/75, o Poder Executivo ficou autorizado a constituir a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos-EBTU, cuja finalidade, de acordo com o artigo 6º da referida lei, é "promover a efetivação da política nacional dos transportes urbanos, competindo-lhe, especialmente, em articulação com o órgão coordenador da política urbana nacional:

I - promover e coordenar o esquema nacional de elaboração, análise e implementação dos planos diretores de transportes metropolitanos e municipais urbanos;

II - gerir a participação societária do Governo Federal em empresa ligada ao Sistema Nacional de Transportes Urbanos;

III - gerir o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos, que trata o artigo 14 desta lei;

IV - opinar quanto à prioridade e à viabilidade técnica e econômica de projetos de transportes urbanos;

V - promover a implantação de um processo nacional de planejamento dos transportes urbanos, como instrumento de compatibilidade das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como com a Política Nacional de Transportes e de Desenvolvimento Urbano;

VI - promover e realizar o desenvolvimento da tecnologia de transportes urbanos".

A criação efetiva da EBTU deu-se a 12 de abril de 1976 com o sancionamento do Decreto nº 77.406. Segundo o artigo 6º deste decreto, "compete à EBTU, no contexto das atribuições estabelecidas pela Lei nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, exercer a coordenação técnica dos planos, programas e projetos que incluem realização de investimentos em transportes urbanos e cuja execução envolva a atuação técnico-administrativa ou a cooperação financeira de órgãos e entidades da administração federal, direta e indireta". Ainda segundo o referido artigo, o propósito básico dessa coordenação técnica é: "a) promover a compatibilização das políticas metropolitanas e locais dos transportes urbanos com o planejamento integrado de desenvolvimento das respectivas regiões metropolitanas ou áreas urbanas, bem como as políticas nacionais de transportes e de desenvolvimento urbano; e b) disciplinar a realização de investimentos em transportes urbanos com recursos provenientes dos órgãos e entidades do Poder Público Federal".

Além do estabelecimento da SNTU e da criação da EBTU, a Lei nº 6.261/75 instituiu, também, o Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano - FDTU, destinado a prover recursos financeiros para as ações da EBTU. O FDTU era integrado por 75% da parte da União no Adicional do IULCLG (criado pelo artigo 12 da Lei nº 6.261/75), pela totalidade da arrecadação do Adicional da TRU (instituído pelo artigo 137 da mesma lei) e por 35% da quota da União na TRU. Além desses recursos de natureza fiscal, o FDTU seria integrado também por recursos dos Estados, Municípios, Territórios e Distrito Federal, transferidos ao Fundo mediante convênios e acordos, e por créditos orçamentários e adicionais da União.

Vários fatores contribuíram para que houvesse essa mudança no comportamento recorrentemente omissivo do Governo Federal em relação ao transporte urbano.

Ela deve ser vista, por exemplo, no contexto da nova estratégia de promoção do desenvolvimento social inaugurada na Administração Geisel. Nesse Governo houve, ao menos no âmbito da retórica, uma ruptura com a concepção de desenvolvimento social que vigorava até então, consubstanciada no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND - 1972/74). Elaborado no auge do chamado "milagre econômico", e no momento de recrudescimento do regime autoritário, o I PND conferia primazia acentuada às metas do crescimento econômico e percebia o desenvolvimento social como resultado "inevitável" e "espontâneo" da viabilização dessas metas.

Com o II PND (1975/79), reconhece-se oficialmente o agravamento da problemática social e o fato de que a ação de governo nesse campo não vinha obtendo os resultados esperados. Diante disso, pela primeira vez no pós-64, postulou-se oficialmente que a política social deveria ter "objetivos próprios", independentes das metas econômicas. O texto oficial é claro nesse ponto: "Na opção realizada, o Governo não aceita a colocação de esperar que o crescimento econômico, por si, resolva o problema da distribuição de renda, ou seja, a teoria de 'esperar o bolo crescer'. Há necessidade de, mantendo acelerado o crescimento, realizar políticas redistributivas enquanto o bolo cresce. A verdade é que, de um lado, o crescimento pode não resolver o problema da adequada distribuição da renda, se deixado à simples evolução dos fatores de mercado. E, de outro lado, a solução através do crescimento, apenas, pode demorar muito mais do que a consciência social admite, em termos de necessidade de melhorar rapidamente o nível de bem-estar de amplas camadas de população".<sup>(3)</sup> Após reconhecer que "a estrutura da distribuição da renda é insatisfatória" e salientar que "com ela a Revolução não se solidariza", o II PND explicita os seguintes ob-

---

(3) II Plano Nacional de Desenvolvimento, p.69.



jetivos que a política de desenvolvimento social deveria assegurar no período 1975/79:

- " - Aumento substancial de renda real para todas as classes. É importante que as classes trabalhadora e média sejam amplamente atendidas no processo de expansão, inclusive pela ampla abertura de oportunidades, econômicas e sociais (que, inclusive, determinam também o nível de renda futura). Assim se poderá estabelecer uma sociedade em que, econômica e socialmente, as bases se estejam sempre movendo para cima.
- Redução substancial da 'pobreza absoluta', ou seja, do contingente familiar com nível de renda abaixo do mínimo admissível quanto a alimentação, saúde, educação, habitação".<sup>(4)</sup>

Para atender a esses objetivos, prossegue o texto oficial, "será executada, no próximo estágio, política social articulada, que não constitua simples consequência da política econômica, mas objetivo próprio".<sup>(5)</sup>

Essa mudança de concepção do desenvolvimento social materializa-se concretamente na ampliação do espaço político-institucional desses programas de governo. No plano executivo, cria-se o Conselho de Desenvolvimento Social - CDS, órgão de assessoramento da Presidência da República e responsável pela implementação das metas do II PND nesse campo.

A criação desse Conselho significou maior centralização do comando da política social, pois se colocava diretamente sob a tutela da Presidência da República e incumbia-se de coordenar a ação dos Ministérios e órgãos setoriais encarregados de promovê-la. Nesse sentido, veja-se que o CDS era presidido pelo Presidente da República e integrado pelo Ministério da Educação e Cultura, Trabalho, Saúde, Interior e Previdência e Assistência Social, sendo

(4) idem, p.71.

(5) idem.

Ministro-Chefe da Secretaria de Planejamento - SEPLAN seu Secretário Geral. Com isso procurava-se criar mecanismos de coordenação institucional para os setores sociais semelhantes àqueles existentes na área econômica, representados pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico - CDE.

Em seus primeiros dois anos de atuação, o CDS aprovou um conjunto de medidas bastante significativas, dentre as quais destacam-se:

- criação do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social - FAS, com o objetivo de agilizar e especializar a destinação de recursos para o financiamento de projetos nas áreas de saúde, saneamento, educação, trabalho e previdência social;
- elaboração do Programa de Desenvolvimento Social do Nordeste, visando à implantação de projetos nas áreas de educação, emprego, saúde, nutrição e saneamento;
- sugestões para a reformulação dos mecanismos de financiamento do Sistema Financeiro de Habitação, visando redirecionar a política habitacional para o atendimento das camadas com renda mais baixa;
- sugestões para a revisão do Plano Nacional de Saneamento - PLANASA, visando maior ênfase aos programas de extensão da rede de esgoto sanitário;
- criação do Sistema Nacional de Saúde - SNS, definindo competência e articulações entre diferentes níveis de governo e com o setor privado, visando dar maior efetividade e agilidade à política nacional para o setor;
- criação do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano, visando garantir registro para a obtenção de recursos para a política urbana;

- estabelecimento do SNTU, criação da EBTU e instituição do FDTU, com o objetivo de capacitar a intervenção governamental nos transportes coletivos urbanos;
- elaboração do II Programa Nacional de Alimentação e Nutrição - PRONAN;
- criação do Programa de Interiorização das Ações de Saúde e Saneamento - PIASS, destinado à população de mais baixa renda residente em pequenos núcleos urbanos.

Essa estratégia de desenvolvimento social inaugurada no Governo Geisel deve ser compreendida no contexto de determinantes de ordem mais geral. (6)

Em primeiro lugar, o vigoroso ciclo expansivo da economia, iniciado em meados de 1967, terminara em 1973, colocando à mostra os desacertos da política econômica adotada e indicando uma inflexão do crescimento econômico e o início de uma fase crítica da economia brasileira, a partir de 1974. O chamado "milagre brasileiro" em seus estertores havia deixado como saldo, no que diz respeito às políticas sociais aqui analisadas, um perfil extremamente concentrado a nível da distribuição da renda com queda do salário mínimo real, ocasionando uma piora significativa nos níveis de mortalidade infantil. Além disso, a própria política agrícola adotada fez com que, entre 1972/73, caísse a disponibilidade de alimento por habitante, ocasionando um aumento do custo relativo da produção de alimentos para o mercado interno.

De outro lado, a perda do poder aquisitivo, a maior dificuldade de obtenção da cesta básica de alimentos, associadas a um processo de concentração urbana desordenada, além do próprio des-caso no que diz respeito aos programas de atenção médico-sanitária,

---

(6) Nesse ponto, benefico-me do trabalho "O Perfil das Políticas de Governo na Área Social", que estou desenvolvendo em conjunto com Pedro Luis Barros Silva.

permitem que, entre 1973/74, ocorra uma epidemia de meningite, fazendo com que ficasse ainda mais evidente a deterioração do quadro de condições de vida da população de baixa renda.

Em segundo lugar, é preciso destacar que, a partir de 1973, a oposição ao regime começa a estruturar-se em novas bases, catalisando o descontentamento existente, mas ainda difuso, do conjunto da população brasileira quanto ao perfil das políticas de governo nos campos econômico, social e político, iniciando um movimento de denúncia da situação autoritária e de criação de alguns mecanismos de pressão no sentido da transformação das próprias regras do jogo político até então vigente.<sup>(7)</sup>

Finalmente, os próprios mecanismos de negociação entre os diferentes grupos empresariais e os centros decisórios a nível do Estado começam a dar sinais de crise, dado que ao esgotamento do "milagre" iria suceder-se uma nova orientação das políticas governamentais no campo econômico, indicando a necessidade de uma reacomodação, em outras bases, desses mesmos interesses e suas respectivas conexões burocráticas. Esse impasse, onde se discutia em essência "quem perde e quem ganha" no interior das próprias camadas dominantes, se materializa, na superfície, no debate sobre a estatização, que permeia inclusive as próprias áreas sociais.<sup>(8)</sup>

Nesse contexto, alguns problemas centrais e de caráter geral necessitariam ser equacionados pela nova coalizão governante a partir de 1974, a saber:

- em que bases seriam estabelecidas as novas relações entre os segmentos dominantes a nível empresarial, a burocracia estatal, ligada ao setor produtivo estatal, e a coalizão governante, no início de uma crise econômica que se revelaria séria e profunda;

---

(7) MARTINS, Carlos E. A evolução do autoritarismo e a transição para a democracia. São Paulo, 1981, Mimeo (Tese doutorado FFCLH/USP), p. 160.

(8) MARTINS, Carlos E. Capitalismo de estado e modelo político no Brasil, Rio de Janeiro, GRAAL, 1977.

- através de que mecanismos o Governo procuraria reduzir as tensões sociais que se acumularam, decorrentes dos fatores anteriormente citados e da própria inexistência de canais mais ativos de negociação entre o aparato estatal, os segmentos subalternos e entre estes e as camadas dominantes de nossa sociedade;
- como resolver, simultaneamente à solução dos problemas anteriores, um outro que diz respeito à substituição de parte das regras do jogo político vigente que já davam sinais evidentes de esgotamento, sem a transmissão do comando, ou seja, sem uma alternância significativa dos postos centrais de poder.

A estratégia adotada foi iniciar um processo de abertura política "por cima", conhecido como a "distensão política, lenta, gradual e segura". (9)

O projeto de distensão política passava pela volta à normalidade institucional, o que implicava, num primeiro momento, a reativação dos mecanismos tradicionais de organização da sociedade civil, a revalorização do processo eleitoral, do direito ao voto, do poder legislativo etc.

No que diz respeito ao relacionamento entre Estado e as classes subalternas da sociedade, reafirma-se como prioritária a mudança da intervenção estatal nas questões sociais no sentido anteriormente descrito, pois a distensão, para esses setores da sociedade, mais do que política deveria ser social, nas palavras do próprio Presidente da República e dos Ministros ligados a essas políticas.

As relações entre os empresários, a burocracia estatal e a coalizão governante, no âmbito da definição da nova política econômica, traduzem-se no próprio sonho e fracasso do II PND, adotando-se, a partir de 1976, uma política econômica de "comporta-

---

(9) MARTINS, Carlos Estevam. A evolução do autoritarismo e a transição para a democracia, op. cit. p.159.

mento errático, o famoso "stop and go", oscilando entre impedir uma aceleração perigosa da inflação ou uma queda desastrosa nos níveis de renda e emprego".<sup>(10)</sup> Evidentemente, tal discussão foge do âmbito desta monografia.

É, portanto, determinado por esse conjunto de fatores de ordem mais geral, onde a política social aparece como um dos elementos centrais na trajetória de normalização institucional lenta, gradual e segura, que se desencadeia ao longo do primeiro ano do Governo Geisel o elenco de medidas anteriormente analisado.<sup>(11)</sup>

Outro fator que certamente contribuiu para a mudança no comportamento do Governo Federal em relação ao transporte coletivo foi o fato de que em meados dos anos 70 começava a haver no Brasil uma consciência mais generalizada acerca da importância da chamada questão urbana.

A acentuada primazia das cidades na distribuição espacial da população brasileira, as disfunções e desequilíbrios resultantes do descompasso entre a estagnação da infra-estrutura urbana e o rápido processo de urbanização e o fato de que as grandes aglomerações urbanas apareciam com o "locus" privilegiado da ocorrência de tensões sociais e de políticas desestabilizadoras do arranjo institucional vigente,<sup>(12)</sup> são variáveis que, certamente, contribuíram para esse despertar de consciências.

---

(10) CARDOSO de MELLO, J. M. e BELLUZZO, L. G., Reflexões sobre a crise atual, op. cit. p.17.

(11) ANDRADE, Regis. Política social e normalização institucional, s.1, 1980. mimeo.

(12) Observa-se, nesse sentido, que em meados da década dos 70 ressurgem os movimentos sociais urbanos em várias cidades brasileiras. A luta pela regularização dos loteamentos clandestinos, o movimento do custo de vida e dos transportes foram manifestações desse tipo. Mas, certamente, um dos principais indícios da inquietação social nas cidades foi a irrupção, em junho de 1974, da revolta popular, intensa e violenta, contra a má qualidade dos transportes coletivos urbanos, que, como veremos no Capítulo IV, foi freqüente ao longo de todo o período, atuando nesse trabalho.

Veja-se, nesse sentido, que o próprio II PND revela alguma preocupação com a velocidade do processo de urbanização do País e com os desequilíbrios e distorções dele resultantes. O documento chama a atenção para o fato de que "em apenas 30 anos a população urbana do País quase duplicou sua participação relativa, evoluindo dos 31%, em 1940, para 56%, em 1970". Em 1979, prossegue o texto oficial, "a participação da população brasileira no total deverá ser da ordem de 63%, ou seja, o equivalente a 75 milhões de pessoas determinando um aumento de cerca de 25 milhões em apenas uma década".<sup>(13)</sup>

Dentre as várias distorções desse notável processo de urbanização, o II PND destaca a desigual distribuição dos equipamentos sociais urbanos no País e a excessiva concentração urbana que ocorre sobretudo nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, "que está acarretando sérios problemas de congestionamento, superpopulação e poluição, em detrimento da qualidade de vida e do equilíbrio social".<sup>(14)</sup>

Assim, diante do rápido processo de urbanização da sociedade brasileira, reconhece-se oficialmente que "o desenvolvimento urbano passa a ter interação cada dia mais profunda com a própria estratégia nacional de desenvolvimento" e explicita-se, nesse sentido, pela primeira vez no pós-64, as diretrizes gerais da política urbana.

Outros indícios desse novo posicionamento governamental em relação à problemática urbana foram: a aprovação da Lei Complementar nº 14 de junho de 1973, que instituiu as regiões metropolitanas no País; o estabelecimento, em 1974, da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana - CNPRU; a criação, em 1975, do Fundo Nacional de Apoio ao Desenvolvimento Urbano - FNDU; e a ampliação das funções do BNH, que, além da área habitacional, passou a ocupar-se do fomento ao desenvolvimento urbano.

---

(13) II Plano Nacional de Desenvolvimento - 1975/79, op. cit., p.86.

(14) Idem.

O terceiro favor que certamente influenciou na mudança do tratamento do Governo Federal em relação ao transporte urbano a partir de meados dos anos 70 foi a deflagração do movimento social de protesto contra os trens de subúrbio do Rio e de São Paulo.

Na verdade, mais do que influir, a frequência e violência com que vinham ocorrendo os chamados "quebra-quebras" acabaram por efetivamente forçar e apressar esse posicionamento do poder central.

É importante ressaltar nesse sentido que o II PND, cuja mensagem presidencial enviada ao Congresso Nacional data de 10 de setembro de 1974, não contemplou o transporte coletivo urbano enquanto instrumento da política urbana nem da estratégia de desenvolvimento social, mas tão-somente enquanto variável da política energética.

Convém salientar a simultaneidade temporal entre a divulgação do documento do II PND (setembro/74) e a irrupção do movimento social (julho/74). Como veremos no Capítulo IV, em 1974 ocorreram três "quebra-quebras" nos subúrbios do Rio de Janeiro, sendo que o mais violento deles ocorreu em outubro e "levou cerca de três mil pessoas a atear fogo em três vagões e apedrejarem outros doze, em virtude da paralisação de uma composição da Central do Brasil entre as Estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo na Baixada Fluminense".<sup>(15)</sup> Em 1975, as manifestações intensificaram-se e em apenas um mês ocorreram cinco "quebra-quebras" no Rio e um em São Paulo. Mas o clímax do movimento popular ocorre em julho de 1975. No dia 11, houve a depredação simultânea de nove estações na Baixada Fluminense, apenas 24 horas após a depredação de outras duas na mesma região, seguidas pelo descarrilhamento no dia 18, de uma composição nas imediações da Estação Magno, que resultou em 14 mortos e aproximadamente 370 feridos.<sup>(16)</sup> Esse acidente, como

(15) QUEIMADOS três trens da Central. O Estado de S. Paulo, 16 de outubro de 1974.

(16) GEISEL exige solução imediata para RFF. Folha de S. Paulo, 19 de julho de 1975.



veremos, provocou a interferência pessoal do Presidente da República. Segundo Moises e Martinez-Alier, com essas manifestações, o furor popular sô encontrava paralelo no "quebra-quebra" de ônibus e bondes ocorrido em São Paulo em 1947 e na destruição da barca da Companhia Cantareira, em Niterói, em 1959.<sup>(17)</sup>

A gravidade e a proporção que a revolta popular assumia nesse momento forçou um rápido posicionamento do Governo Federal. Veja-se, nesse sentido, que data de 10 de setembro de 1975 a exposição de motivos do Conselho de Desenvolvimento Social, propondo o estabelecimento do SNTU e a criação da EBTU, enquanto o sancionamento da Lei nº 6.261, que dispõe sobre o SNTU e autorizou a criação da EBTU, data de 14 de novembro de 1975 e, finalmente, o Decreto nº 77.406 que cria a EBTU foi aprovado em 12 de abril de 1976.

Finalmente, cabe salientar o destacado papel que a crise mundial de energia, deflagrada pelo primeiro choque do petróleo em 1973, desempenhou no processo de ampliação dos graus de centralidade que a questão dos transportes coletivos urbanos passou efetivamente a deter no conjunto da estratégia de dominação das coalizões governamentais, a partir de meados dos anos 70.

Como se procurou demonstrar no capítulo anterior, a crise energética contribuiu para que se ampliassem os graus de adequação dos transportes urbanos ao novo padrão de industrialização que se tentou implementar com o II PND no Governo Geisel.

Verifica-se, nesse sentido, que a crise mundial de energia forçou a revisão da política geral de transportes, procurando adaptá-la ao ajustamento estrutural da economia brasileira. Dessa

---

(17) MOISES, J. A. e MARTINEZ-ALIER, V. A revolta dos subúrbios ou "Patrão o trem atrasou". In *Contradições Urbanas e Movimentos Sociais*, Rio de Janeiro, CEDEC/Paz e Terra, 1977.

forma, a questão energética foi indubitavelmente um dos condicionantes fundamentais de inflexão no comportamento do poder central em relação ao transporte urbano. Mais do que isso, assiste-se a partir de 1974 à utilização dos transportes urbanos como um instrumento da política energética. Com o segundo choque de petróleo, em 1979, estreita-se ainda mais esse vínculo.

Creio não ser necessário estender-se mais com relação a esse ponto, visto ter sido exaustivamente examinado no capítulo anterior. Gostaria, no entanto, de citar brevemente alguns trechos da retórica oficial que reforçam o argumento.

No texto do II PND, elaborado em 1974, já aparece explicitamente essa subordinação da política geral dos transportes, e do próprio transporte coletivo à questão energética.

Uma das principais diretrizes da estratégia de desenvolvimento preconizada pelo II PND é promover o ajustamento da estrutura econômica do País às imposições colocadas pelo primeiro choque do petróleo. Nesse sentido, de acordo com o documento oficial, "a próxima etapa seria necessariamente marcada pela influência de fatores relacionados à situação internacional, principalmente quanto à crise de energia" (p.15). Dessa forma, prossegue o documento, "a política de energia num país que importa mais de dois terços do petróleo consumido (respondendo este por 48% de energia utilizada) passa a ser a peça decisiva da estratégia nacional" (p.17).

O principal objetivo do Governo concernente à política energética era promover a redução da dependência do País em relação às fontes externas, o que seria obtido pela elevação da oferta interna de petróleo, pela substituição desse produto por fontes alternativas e pela racionalização do consumo de combustíveis - do qual o setor transportes participava majoritariamente.

É nesse contexto que a partir de 1974 ocorre um forte atrelamento da política nacional de transportes à questão energética e à estratégia de desenvolvimento econômico adotada. É sobre-

tudo nesse contexto - enquanto "linha de ação" da política energética -, que o transporte coletivo urbano ganha espaço na agenda do Governo Federal. Dessa forma, visando à redução dos níveis de consumo de combustíveis nas grandes aglomerações urbanas, o II PND recomenda a "execução, principalmente nas áreas metropolitanas, do Programa Nacional de Transporte Coletivo, através de coordenação entre a União e os Estados e Municípios. Além dos metropolitanos do Rio e de São Paulo, será desenvolvido o sistema de transporte ferroviário suburbano e instalar-se-ão outros sistemas como o de ônibus expresso e ônibus especiais, em condições de substituir o automóvel". Ainda segundo o documento oficial, "fonte específica de recursos será definida para esse fim" (II PND p. 83).

Esse papel fundamental que a crise dos combustíveis desempenhou no aumento da centralidade dos transportes urbanos também pode ser percebido pelo seguinte trecho retirado de um artigo de autoria do Ministro Cloraldino Severo, dos Transportes, em 1978: "No que se refere a implantações, dois aspectos interessam particularmente ao setor de transportes: primeiro, os dispêndios (FOB) com importação de petróleo, que passaram de US\$ 711 milhões em 1973 para US\$ 2 840 em 1974 e US\$ 3 534 milhões em 1977; segundo, os bens de capital que, apesar do esforço de substituição de importações, situaram-se aproximadamente em US\$ 3,1 bilhões. Esses pontos parecem indicar que as soluções para o problema do transporte urbano deveriam buscar fundamentalmente uma redução da dependência externa do País a fim de tornar o País menos vulnerável aos efeitos conjunturais da economia internacional. Isso significa que o principal condicionante externo para os transportes não é, de fato, o consumo energético, mas os dispêndios líquidos que resultam, a curto prazo, da solução adotada. É necessário ter presente que, ao preparar-se combustível, busca-se, na verdade, poupar divisas. Soluções altamente dependentes de importação são também incompatíveis com as perspectivas da economia na próxima década". (18)

---

(18) SEVERO, Cloraldino. Efeitos do transporte urbano na economia nacional. Trabalho apresentado no Seminário de Transportes Urbanos, organizado pelo IMEPA, maio 1978. Trabalho publicado na Revista dos Transportes Públicos - ANTR, Ano 3, nº 10, dezembro de 1980, pp.10/11.

## 1.2 - ALCANCE E LIMITES DA POLÍTICA FEDERAL

É inegável, portanto, que a partir de meados da década dos 70 - após mais de um decênio de completa marginalização - ampliaram-se, efetivamente, os graus de centralidade dos transportes urbanos no conjunto da estratégia do poder central.

Entretanto, a política federal desenvolvida no setor apresentou limites. Um desses limites reside no avanço insuficiente que se obteve na constituição de um marco institucional adequado para o setor. Como se procurou mostrar anteriormente, um dos objetivos precípuos da EBTU é promover a coordenação institucional dos diversos órgãos, de diferentes esferas de governo que atuam na gestão dos sistemas de transporte urbano. Cabia-lhe, nesse sentido, coordenar, em cooperação com órgãos regionais, o encaminhamento de soluções para o equacionamento da grave questão institucional reinante no setor.

O Governo Federal, contudo, não deu suporte político suficiente para que se consolidasse um marco institucional adequado para os transportes urbanos. Assim, logo nos seus primeiros anos de existência revela-se por completo a debilidade política e institucional da EBTU para viabilizar tais diretrizes.

Um exemplo inequívoco disso é, como veremos neste item, a fracassada experiência de constituição em São Paulo da Empresa Metropolitana de Transporte Urbano - EMTU, para ser instrumento, no âmbito metropolitano, do SNTU e das diretrizes da política nacional dos transportes urbanos, cujo órgão central é a EBTU.

Outro limite diz respeito ao desempenho da política federal. Observa-se, nesse sentido, os indícios que nos levam ao argumento de que a política federal desenvolvida na área dos transportes coletivos urbanos no período 1975/79 apresentou, de modo geral, alcance reduzido.

A condução das ações federais nessa área apresenta-se dicotomizada pela EBTU e pela RFFSA.

As ações de governo implementadas no âmbito da EBTU caracterizaram-se pela ênfase acentuada em medidas voltadas para a racionalização operacional do transporte por ônibus. Trata-se de uma política de conteúdo modesto na medida em que preconiza, sobretudo, a adoção de medidas de baixo custo que produziriam resultados a curto prazo e que apenas secundariamente contempla o planejamento a longo prazo de transporte coletivo, o que implicaria o privilegiamento simultâneo de soluções voltadas ao transporte de massa (metrô e trem de subúrbio), considerado imprescindível em metrópoles do porte de São Paulo e Rio de Janeiro, como demonstra a experiência internacional.

Há indícios de que essa diretriz básica da política adotada pela EBTU tenha sido condicionada, em grande medida, por estratégias de auto-reprodução burocrática, que consiste em evitar conflitos intra-institucionais, orientando-se, nesse sentido, por caminhos que ofereçam menor resistência do ponto de vista das competências organizacionais preestabelecidas. Isso decorre fundamentalmente da fragilidade política e institucional da EBTU.

Observa-se, ademais, um excessivo atrelamento da política implementada à questão energética uma vez que o discurso, as metas e as diretrizes se orientam prioritariamente para a obtenção de resultados positivos nesse campo e apenas secundariamente por objetivos visando especificamente às necessidades de locomoção nas áreas urbanas.

Com relação à RFFSA, nota-se que a partir de 1975, em função sobretudo da pressão popular, intensa e violenta, os programas de trens de subúrbio passaram a receber maior ênfase por parte do Governo Federal.

Isso não significou, contudo, que o alcance da política implementada nesse período tenha sido compatível com a magnitude das necessidades existentes no setor, tendo-se em vista a estagnação dos sistemas após várias décadas de omissão governamental nesse campo. Ao menos em São Paulo, onde podemos avaliar mais atentamente a ação estatal no setor, isso não se verificou. Ao contrário, apesar de intensa pressão popular, a política federal na Grande São Paulo apresentou-se por demais tímida e morosa (vide Capítulo IV).

Cabe por fim destacar que a tônica da política federal em transportes urbanos no período 1974/78 distribuiu-se, quase que equitativamente, entre os programas de racionalização dos transportes por ônibus desenvolvidos pela EBTU, e os programas de modernização dos trens de subúrbio, promovidos pela RFFSA. Esses programas participaram, em conjunto, com mais de dois terços dos recursos federais aplicados no setor no período 1976/79.

#### 1.2.1 - Manutenção do Impasse Institucional: a Experiência da EMTU em São Paulo

Em São Paulo, o problema institucional dos transportes urbanos é complexo em função do conjunto amplo de interesses diferenciados e sedimentados, tendo-se em vista a multiplicidade de agentes privados e órgãos públicos, de diversos níveis administrativos, que atuam no setor.

Pelo menos desde o final dos anos 60, uma série de estudos governamentais vem alertando para a complexidade e gravidade dessa questão, salientando seus reflexos nefastos sobre a operação do sistema e preconizando soluções para o seu encaminhamento.

Nesse sentido, o conjunto de medidas adotadas pelo Governo Federal em meados da década dos 70 - onde se explicitou especificamente o objetivo de se constituir em marco institucional adequa-

do para o setor - vieram efetivamente ao encontro do anseio de segmentos representativos do corpo técnico dos transportes em São Paulo.

Nesse contexto, o Governo do Estado iniciou estudo em 1975, tendo em vista constituir a EMTU-SP em instrumento regional do SNTU e da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos.

Já nesse momento, contudo, ficava clara a debilidade do marco institucional preconizado pelo Governo Federal para o setor, que tem na EBTU seu órgão central. Isso porque, embora a criação da EMTU-SP obedecesse a diretrizes traçadas no âmbito do Governo Federal, a Rede Ferroviária Federal apresentou desde o início resistência à empresa. A negociação em torno da participação da RFFSA na EMTU-SP durou cerca de um ano e atrasou em igual período o processo de implantação da empresa. Essas negociações com o Governo Federal resultaram infrutíferas e a EMTU-SP foi constituída sem a participação de um órgão da Administração Federal responsável pela operação de 169 km de linhas de subúrbio na Grande São Paulo. Era um sinal eloquente da debilidade político-institucional da EBTU e dos limites da política nacional de transportes urbanos que então se gestava.

A EMTU-SP foi criada no dia 13 de dezembro de 1977 pelo Governador Paulo Egydio Martins e extinta, por decreto-lei, no dia 7 de julho de 1980 por ato do Governador Paulo Salim Maluf.

Em sua curta existência, porém, a EMTU pôde definir um conjunto de diretrizes e objetivos que, ao menos em tese, eram corajosos, necessários e reivindicados há muito por parcela significativa do meio técnico de São Paulo.

Em última instância, sua extinção resultou da falta de suporte político do Governo Federal e do Governo Estadual que se iniciou em 1979. Nesse contexto, os interesses particularistas de

segmentos públicos e privados sedimentados no setor - cujo disciplinamento era necessário e foi uma das razões precípuas pelas quais a EMTU foi criada - vieram à tona e pressionaram pelo fim da empresa.

A meu juízo, a extinção da EMTU-SP é prova inequívoca da debilidade político-institucional da EBTU e dos limites da política nacional de transportes urbanos promovida no âmbito do Governo Federal. Representa uma involução de décadas no encaminhamento de soluções para a grave questão institucional dos transportes coletivos em São Paulo.

#### 1.2.1.1 - A Questão Institucional em São Paulo.

O problema institucional dos transportes coletivos em São Paulo é complexo em virtude da multiplicidade de órgãos que atuam no setor e da diversidade dos níveis administrativos que influem nas decisões. Há, portanto, um conjunto amplo de interesses diferenciados e sedimentados.

O sistema de transporte coletivo na Grande São Paulo é constituído pelos subsistemas de ferrovia de subúrbio, metrô e ônibus.

O subsistema de trens de subúrbio é integrado pela FEPASA (antiga Estrada de Ferro Sorocabana) e pela RFFSA (que incorporou, em 1957, os sistemas ferroviários das antigas Estradas de Ferro Central do Brasil e Estrada de Ferro Santos-Jundiaí). Foi somente em 1984 que o sistema da RFFSA passou a ser controlado pela Companhia Brasileira dos Transportes Urbanos - CBTU, órgão criado para cuidar especificamente dos sistemas de transportes ferroviários de subúrbio pertencentes ao Governo Federal.

A complexidade institucional do subsistema de subúrbio acentua-se na medida em que a FEPASA se vincula ao Governo Esta-



dual por meio da Secretaria Estadual dos Transportes, ao passo que a RFFSA, e posteriormente a CBTU, pertencem ao Governo Federal, atuando sob a jurisdição do Ministério dos Transportes.

Além desses recortes, há pelo menos outros dois, cuja existência complexifica ainda mais o problema institucional nos subúrbios. O primeiro diz respeito à diferenciação de interesses que existe no âmbito interno de cada companhia ferroviária, entre os segmentos adeptos a que as ferrovias atuem prioritariamente no transporte de cargas ("a vocação original" das ferrovias) e os favoráveis às ações voltadas aos transportes de passageiros urbanos. Pode-se dizer que, na maior parte do período analisado neste trabalho, o pêndulo dessa balança pendeu muito mais para o lado dos primeiros - representados pelos quadros de funcionários mais antigos e tradicionais que, até muito recentemente, detiveram o comando absoluto dos cargos dirigentes com poder decisório nas empresas ferroviárias - do que para os segundos.<sup>(19)</sup> No âmbito da esfera federal, por exemplo, foi somente em 1979, com a instituição, na estrutura administrativa da RFFSA, da Diretoria dos Transportes Metropolitanos - que evoluiu na criação, em 1984, da CBTU - para cuidar especificamente dos transportes de subúrbio, é que os interesses mais voltados a essa modalidade de transporte passaram a ter alguma representatividade no plano organizacional da Companhia.

O segundo recorte diz respeito ao âmbito administrativo interno da própria RFFSA, onde há conflitos de interesses entre a administração central de companhia e a supervisão regional de São

---

(19) Em 1969, por exemplo, o relatório do GEGRAM salientava esse aspecto nos seguintes termos: "É mais que sabido o desinteresse da RFF pelas linhas de subúrbio, o que aliás é plenamente justificável em se tratando de uma rede federal. No entanto, do ponto de vista metropolitano, esse desinteresse se traduz, e isso é o que importa, em uma limitação no tocante à expansão e melhoria de tais linhas". GEGRAM - Grupo Executivo da Grande São Paulo. Pontos de estrangulamento, definição de objetivos e critérios básicos para o estabelecimento de prioridades. Vol. 3. Estudo do Sistema Básico de Transportes da Grande São Paulo, MONTOR, São Paulo 1969, p.153.

Paulo; além disso, no âmbito restrito dessa supervisão, concorrem entre si os segmentos burocráticos das antigas estradas de ferro Santos-Jundiaí e Central do Brasil. Já em 1969, o relatório técnico do GEGRAN referia-se a esse fato nos seguintes termos: "A estrutura interna da RFF e as constantes interferências por parte de outros órgãos do Governo Federal tornam por demais limitada a liberdade administrativa das ferrovias federais. Essas, apesar de integrantes de uma rede comum, operam independentemente. O fato é que a RFF, constituída em 1957 com a união de várias ferrovias, não conseguiu efetiva integração. Ela é o resultado de um grupo de ferrovias antes autônomas e que, após a encampação, não foram integradas, principalmente no seu aspecto operacional".<sup>(20)</sup>

A manutenção, ao longo de todo o período 1964/84, de um quadro de ausência de integração física, operacional e tarifária entre os sistemas ferroviários das duas empresas - que, como veremos no Capítulo IV foi problematizada em várias oportunidades e diagnosticada por estudos governamentais desde o final dos anos 60 - que, em conjunto, operam 249 km de linhas de subúrbio da Grande São Paulo, deve-se, em grande medida, a esse conjunto de conflitos entre interesses diversos e segmentados, associados à inércia e à passividade governamental diante desses fatos.

O subsistema de ônibus na Grande São Paulo é operado por órgãos distintos e possui poderes concedentes diferenciados nas seguintes situações:

- no Município de São Paulo, onde o sistema é operado pela CMTC e por permissionárias privadas, tendo por poder concedente a Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, por intermédio da Secretaria Municipal dos Transportes - SMT e da CMTC;

---

(20) Idem p. 152.

- nos demais municípios da Grande São Paulo, onde a operação também se fez por empresas privadas através de contratos concedidos por cada uma das 37 Prefeituras Municipais;
- no caso das linhas intermunicipais, onde a operação é realizada por permissionárias privadas, tendo-se por poder concedente o Governo do Estado, através da Secretaria Estadual dos Transportes e o Departamento de Estradas e Rodagem - DER, até 1978, e a Secretaria dos Negócios Metropolitanos, a partir dessa data.

Ao longo de todo o período, permaneceu, de modo geral, um quadro insatisfatório quanto à articulação operacional e institucional do sistema de ônibus, internamente a cada uma dessas situações e delas entre si.

Assim, pelo menos até meados da década dos 70 não havia qualquer coordenação desse tipo de sistema de ônibus no Município de São Paulo, tendo prevalecido, em consequência, um quadro de superposição de linhas, itinerários irracionais etc. Como veremos no Capítulo IV, essa coordenação só veio a ocorrer, parcialmente, com a revisão dos contratos de concessão em 1977.

Há indícios de que um quadro semelhante tenha prevalecido de modo geral nas demais situações acima enunciadas.

Além disso, na maior parte do período aqui analisado, tampouco realizou-se um planejamento físico, operacional e tarifário do sistema de ônibus a nível metropolitano. Um dos reflexos disso, por exemplo, é o fato de que, caso o usuário não se utilize de ônibus intermunicipais, o morador da Grande São Paulo em sua viagem "interurbana" está sujeito aos transbordos e ao pagamento de nova tarifa. Segundo informações jornalísticas, em Osasco, por exemplo, "a Prefeitura construiu até mesmo uma estação rodoviária na divisa com a Capital, onde os passageiros descem e tomam outro coletivo, das linhas municipais de São Paulo". (21)

---

(21) TRANSPORTE metropolitano, uma estrutura superada. O Estado de S. Paulo. 16 de maio de 1978.

Finalmente, o sistema de transportes coletivos na Grande São Paulo é integrado pelo subsistema metrô, a cargo da Companhia do Metrô de São Paulo, que atua por concessão da PMSP e do Governo do Estado através da Secretaria dos Negócios Metropolitanos.

Esse quadro de multiplicidade de órgãos e de conflitos de interesses - que de modo geral permanecem ao longo do período aqui estudado, tendo-se em vista a ausência de medidas enérgicas visando disciplinar esse aspecto -, além de repercutir negativamente sobre as condições operacionais do sistema, tem levado à duplicidade e à superposição de investimentos.

Com relação ao aspecto operacional, nota-se que, além da desarticulação interna dos vários subsistemas, também não foram obtidos resultados satisfatórios na integração física, operacional e tarifária, desses subsistemas entre si - nem mesmo no âmbito do Município de São Paulo e muito menos no plano metropolitano.

Por outro lado, o setor de transportes coletivos urbanos tem contribuído com alguns exemplos abomináveis de superposição de investimentos decorrentes, em grande medida, do desenvolvimento de estratégias de auto-reprodução burocrática autônoma dos órgãos de governo que atuam no setor. Esse aspecto será melhor tratado no Capítulo 3.

#### 1.2.1.2 - A Questão Institucional nos Diagnósticos Governamentais

No final dos anos 60, vários estudos governamentais já apontavam para a necessidade de se promover o equacionamento da questão institucional dos transportes coletivos em São Paulo.

O Plano Urbanístico Básico, por exemplo, elaborado pela Prefeitura da Capital em 1968, recomenda a criação de "um órgão metropolitano de transportes coletivos, para coordenar todo o sistema da região, incluindo os serviços de trens de subúrbio, quando pas-

sarem a operar em linhas exclusivas, competindo-lhes, com exceção das operações de trem suburbano, fixar tarifas, regulamentar as operações, estabelecer padrões e supervisionar os dispêndios dos transportes coletivos".<sup>(22)</sup>

O estudo de viabilidade econômico-financeira do metrô de São Paulo, elaborado em 1968 pelo consórcio HMD, também se refere a esse aspecto, tendo-se em vista que o "projeto de rede do metrô de São Paulo foi baseado na demanda futura de um sistema de transportes coletivos integrado fisicamente". Em razão disso, e considerando-se "a unificação administrativa do sistema como o objetivo final a atingir", o HMD sugere várias alternativas para a coordenação do planejamento do transporte coletivo em São Paulo.<sup>(23)</sup>

Em 1969, um estudo realizado pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo - GEGRAN, também alertava para esse ponto. Segundo esse estudo, "o problema crucial dos serviços de transportes coletivos é a falta de unificação entre as suas partes".<sup>(24)</sup> Coloca-se, nesse sentido, "a necessidade de uma integração completa nos transportes coletivos, dada sua complexidade atual, para que atinja uma maior eficiência".<sup>(25)</sup>

Isso requereria, por um lado, a articulação operacional do sistema ferroviário de subúrbio pois, "a falta de coordenação entre as diversas ferrovias apresenta problemas sérios, alguns dos quais herdados do Império".<sup>(26)</sup> Além da ausência de integração fí-

---

(22) PMSP. Plano Urbanístico Básico, São Paulo, 1968, p.29.

(23) HOCHETIEF - DECONSULT - MONTREAL, Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo para a Cidade de São Paulo. Estudos Sócio-Econômicos de Tráfego e de Viabilidade Econômico-Financeira, vol. 1, São Paulo, 1968, pp. 177/178.

(24) GEGRAN, op. cit., p. 39.

(25) Idem, p. 45.

(26) Idem, p. 95.

sica, o estudo chama a atenção para o fato de que tampouco, e "infelizmente para o usuário", existe qualquer coordenação de horários ou tarifas entre as três grande ferrovias da Grande São Paulo".<sup>(27)</sup> Frente a isso, termina por concluir que "a integração de todos os serviços suburbanos das ferrovias, dando maior flexibilidade ao sistema, é urgente".<sup>(28)</sup>

Além disso, o documento do GEGRAN chama a atenção para a ausência de integração operacional entre os trens de subúrbio e os ônibus. Em vista disso, o relatório explicita a necessidade dessa integração, além de uma "articulação maior nos horários de ônibus e trens e nos traçados das linhas de ônibus com a função precípua de alimentar os trens de subúrbios que, com uma melhora substancial no tráfego de passageiros, atingiria sua plena capacidade de transporte a um nível de serviço digno da população, descongestionando o tráfego rodoviário".<sup>(29)</sup>

O GEGRAN reconhece, por fim, que essa desarticulação operacional tem origens na estrutura institucional do setor: "O problema é agravado à medida que se constata uma significativa inadequação da estrutura administrativa na área metropolitana, constituída que é por unidades municipais independentes (com interdependência estatal e federal), relativa a uma realidade metropolitana que é um todo interdependente e complexo. O setor de transportes, em particular, sofre na área metropolitana intervenção de vários órgãos dos três níveis administrativos: da CMTC, da Secretaria dos Transportes da Prefeitura, do Departamento de Obras e do Departamento de Urbanismo no âmbito do Município de São Paulo; das Prefeituras Municipais dos respectivos municípios; da Secretaria dos Transportes, do DET, do DER-SP, no âmbito estatal; e do DNER, DNEF e da RFF no âmbito federal".<sup>(30)</sup>

---

(27) Idem, p. 100.

(28) Idem, p. 120.

(29) Idem, p. 45.

(30) Idem, p. 150.

Posteriormente, em 1974, Scaringela et alii alinhou as seguintes disfunções relacionadas ao aspecto institucional, que se verificavam no transporte coletivo em São Paulo:

- a) deficiente coordenação entre as diversas entidades dos níveis municipal, Estadual e Federal, que intervêm no equacionamento dos problemas de transporte;
- b) falta de coordenação dos estudos setoriais no sentido de sua imprescindível inserção numa política de desenvolvimento urbano (...);
- c) iniciativas isoladas nos três níveis de governo;
- d) multiplicidade de planos, sem coordenação e articulação entre si, com dificuldade de viabilização dos mesmos, ocorrendo desinteresse de organismos financiadores estrangeiros extremamente sensíveis a uma situação de não-coordenação;
- e) falta de integração dos diferentes tipos de transportes; retardamento no equacionamento em termos de planejamento e implantação de sistemas de interesse metropolitano, como por exemplo os sistemas de articulação das redes rodoviárias e de transporte de âmbito nacional e estadual com as de âmbito local e metropolitano.

Além disso, os autores referem-se explicitamente à necessidade de uma solução institucional de caráter metropolitano para o transporte coletivo nos seguintes termos: "A inexistência de uma unidade de comando em escala regional de transporte urbano aumenta o grau de insuficiência do sistema de transporte como um todo. A experiência externa tem mostrado que a escala metropolitana das empresas de transporte é a mais adequada. Deve competir, portanto, ao poder público buscar uma solução institucional desse nível, uma vez que o sistema principal de transportes de passageiros urbanos

deve ser de sua competência".<sup>(31)</sup> Por fim, os autores advertem para o caráter prioritário requerido para o equacionamento da questão institucional: "As cidades cresceram muito rapidamente, o que resultou na inexistência de uma infra-estrutura compatível de transportes. A tendência de as municipalidades maiores serem excessivamente autônomas, o despreparo de muitos governos estaduais e municipais na implantação de entidades metropolitanas e a não-liderança da esfera federal na implantação de projetos de profundidade no campo do transporte urbano, seja a nível local ou metropolitano, quer no transporte de massa ou no sistema viário, solicitou um equacionamento em caráter prioritário do público institucional".<sup>(32)</sup>

### 1.2.1.3 - Esperança Efêmera

Como vimos anteriormente, um dos objetivos precípuos da EBTU era promover o equacionamento da questão institucional dos transportes urbanos. A própria Exposição de Motivos do anteprojeto de lei que propôs o estabelecimento do SNTU e a criação da EBTU, elaborada pelo Conselho de Desenvolvimento Social e submetida à Presidência da República, é bastante clara nesse sentido: "As condições de tráfego e de transporte, de passageiros e de cargas, têm-se revelado deficientes, principalmente quanto à segurança, rapidez e conforto, envolvendo elevados custos sociais e operacionais. Muitas vezes, as sérias deficiências encontradas advêm de infra-estrutura de transportes incompatível com a magnitude da demanda; em todos os casos, no entanto, observa-se que sua maior eficiência pode obter-se pela conjugação efetiva dos esforços, nos diversos níveis de governo, no que se relaciona com o transporte público, o sistema viário e o tráfego, geralmente administrados sem adequada articulação, gerando distorções e conflitos que se somam aos problemas estruturais existentes. A definição, no âmbito do

(31) SCARINGELA, Roberto et alii. Elementos para a elaboração de uma política nacional de transportes urbanos. São Paulo, 1974, mimeo, p.16.

(32) Idem p. 40.



Plano Nacional de Viação, do Sistema Nacional de Viação, do Sistema Nacional de Transportes Urbanos, que compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e municipais urbanos dos transportes, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e desenvolvimento urbano, bem como a explicitação dos níveis de decisão e competência, deverá permitir que sejam superados, progressivamente, esses problemas administrativos e de coordenação executiva".<sup>(33)</sup>

Posteriormente, essa função básica de promover a coordenação e articulação institucional do setor foi ratificada pela Lei nº 6.261/75, que dispõe sobre o SNTU e autoriza a criação da EBTU, bem como pelo Decreto nº 77.406/76 que cria a EBTU. Além disso, houve vários pronunciamentos de autoridades governamentais reafirmando ser esse um dos objetivos precípuos da criação da empresa.<sup>(34)</sup>

De fato, essas medidas vinham, aparentemente, de encontro a uma reivindicação generalizada no meio técnico dos transportes urbanos. Em razão disso, foram recebidas com otimismo em São Paulo. O Prefeito Setúbal, por exemplo, referindo-se à criação da EBTU e do CNDU, declarou o seguinte: "são dois projetos corajosos e necessários; (...) eram essas medidas que aguardávamos com ansiedade, pois constituem instrumentos de humanização das cidades e de dignificação da vida de populações que hoje sofrem o esmagamento do crescimento desordenado nas regiões metropolitanas".<sup>(35)</sup>

(33) Conselho de Desenvolvimento Social - Exposição de Motivos nº 10/75, 10 de setembro de 1975.

(34) Veja-se, por exemplo, a seguinte declaração de Elcio Couto, então Secretário Geral da SEPLAN: "Essas empresas subsidiárias ou associadas serão supervisionadas e controladas pela EBTU. Essa foi a única forma encontrada para não se ferir a livre iniciativa dos municípios brasileiros, que são realmente os que sabem quais são os seus problemas, mas que não os solucionam por falta de orientação e coordenação gerais. Atualmente, há 12 órgãos federais intervindo em áreas municipais e estaduais, de maneira independente, sem entrosamento ou diretrizes comuns. Como consequência do princípio de que o problema urbano é inter-setorial, ou seja, compete ao poder público e à iniciativa privada, nasceu a idéia da formação de um órgão aglutinador de esforços". SÓ APLAUSOS à empresa de transportes. Jornal da Tarde, 12 de setembro de 1975.

(35) SÓ APLAUSOS à empresa dos transportes. Jornal da Tarde, 12 de setembro de 1975.

Segundo informações jornalísticas, o presidente do Metrô confessou-se "entusiasmado", enquanto o Secretário Municipal dos Transportes, Olavo Cupertino, mostrou-se "emocionado" com o alcance social dos projetos federais "lançados numa época em que os transportes deficientes chegam a gerar revoltas e, por outro lado, constituem terríveis fontes de pressão e de desvalorização da qualidade de vida".<sup>(36)</sup>

O Presidente da FEPASA, Walter Bodini, também recebeu com otimismo o decreto federal, tendo, nesse sentido, declarado o seguinte: "A EBTU vai harmonizar e disciplinar as alocações de recursos e investimentos e possibilitar a integração dos vários sistemas de transportes".<sup>(37)</sup>

O Secretário Estadual dos Assuntos Metropolitanos, Cerqueira César, acreditava que "com a EBTU, acabará o desentrosamento existente entre as mais de 20 entidades que hoje cuidam dos transportes na área metropolitana de São Paulo".<sup>(38)</sup> Um de seus assessores foi mais longe em seu depoimento: "A grande empresa poderá evitar, por exemplo, que a Companhia do Metrô continue planejando as suas obras isoladamente, sem ter uma visão global dos transportes na Grande São Paulo. Assim como não deverão mais acontecer incidentes lamentáveis, como os dos atritos entre a Central do Brasil e a Companhia do Metropolitano, na época da definição do traçado da linha leste-oeste do metrô. Ou, também, que a FEPASA faça um projeto sem prever uma integração com o metrô ou as linhas da Rede Ferroviária Federal".<sup>(39)</sup>

---

(36) Idem.

(37) SÃO PAULO já programa a aplicação. O Estado de S. Paulo, 12 de setembro de 1975.

(38) SÓ APLAUSOS à empresa dos transportes. Jornal da Tarde, 12 de setembro de 1975.

(39) Idem. Esse aspecto será analisado no Capítulo III.

De acordo com o artigo 4º da Lei nº 6.261/75, o Sistema Nacional de Transporte Urbano deveria ser constituído pela EBTU, no âmbito nacional, como entidade promotora e coordenadora da implantação da Política Nacional dos Transportes Urbanos; pelas Empresas Metropolitanas de Transporte Urbano, no nível estadual metropolitano e municipal, "responsáveis pela elaboração dos planos de transportes para as respectivas regiões metropolitanas, coordenando-lhes a implementação com a cooperação da EBTU" e, finalmente, por empresas executoras, tanto a nível estadual metropolitana ou municipal.

Assim, já a partir de 1975 foram iniciados, em São Paulo, estudos promovidos pelo Governo do Estado, no sentido de viabilizar a criação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU, instrumento regional da implantação do SNTU e da promoção, no âmbito da EBTU, da Política Nacional dos Transportes Urbanos.

Já nesse período, contudo, a esperança do encaminhamento de uma solução satisfatória para a questão institucional dos transportes urbanos em São Paulo começava a se desvanecer. Isso porque, embora a criação da EMTU-SP obedecesse a uma diretriz do Governo Federal, a Rede Ferroviária Federal apresentou, desde logo, resistências a sua participação na composição da empresa. Em maio de 1977, por exemplo, informações jornalísticas davam conta de que a integração da RFF ao sistema estava sendo considerada "difícil" e os técnicos não se arriscavam a uma previsão do encaminhamento do projeto à Assembléia Legislativa, tendo em vista que as negociações com a área federal caminham lentamente".<sup>(40)</sup>

Diante dos obstáculos colocados pela RFFSA, a formalização institucional da EMTU foi retardada em cerca de um ano, tendo em vista as negociações que tiveram que ser encaminhadas pelo Governo do Estado na área federal. Assim, em meados de 1977 foram

---

(40) DEPENDE da União a formação da EMTU. O Estado de S. Paulo, 13 de maio de 1977.

feitos diversos contatos com o Governo Federal, incluindo os Ministros Dirceu Nogueira, dos Transportes, e Reis Velloso, do Planejamento, tendo em vista acertar a inclusão da RFFSA no órgão metropolitano que então se criava.

Embora o Ministro dos Transportes tenha expressado em junho de 1977, em São Paulo, seu ponto de vista favorável à unificação - "a tendência é a de todos os meios de transportes urbanos passarem a um comando único nas grandes cidades"<sup>(41)</sup> -, o Governo Federal mais uma vez contemporizou em relação à essa questão.

Diante disso, em setembro de 1977, após quase três anos de estudos, um dos quais despendidos em função das resistências da RFFSA, como esse obstáculo não tivesse sido ainda superado, o Governador decidiu enviar à Assembléia Legislativa um projeto criando a EMTU-SP, mesmo sem a adesão da RFFSA. Contudo, segundo informações jornalísticas divulgadas na época, "caso ocorra ainda alguma manifestação positiva por parte das autoridades federais nas próximas semanas, a Rede poderá ser finalmente incluída na EMTU através de alguma emenda, ainda em fase de discussão do projeto na Assembléia. Esta é, ao que consta, a esperança do Governador".<sup>(42)</sup>

Desnecessário dizer que malogrou a esperança do Governador. A Rede Ferroviária Federal, com 169 km de linhas de trens de subúrbios espalhados pelos quatro vetores da Grande São Paulo, não participou da empresa que implementaria, no âmbito metropolitano de São Paulo, as diretrizes da política nacional de transportes urbanos preconizadas pelo Ministério dos Transportes, EBTU e Conselho de Desenvolvimento Social e, inclusive, estabelecidas por

---

(41) EMTU: proposta de São Paulo a Veloso. O Estado de S. Paulo, 21 de julho de 1977.

(42) NA PRÓXIMA semana o projeto da EMTU vai à Assembléia. Finalmente. Jornal da Tarde, 1 de setembro de 1977. Ver também: RECUSA da Rede atrasa em um ano a criação da EMTU. O Estado de S. Paulo, 2 de setembro de 1977.

Lei. (43) Era um primeiro sinal de debilidade política e institucional da EBTU e, por conseguinte, da timidez do alcance da "política" nacional de transportes que então se gestava.

Embora capenga, a EMTU foi criada em São Paulo pela Lei nº 1.492 de 13 de dezembro de 1977. De acordo com o artigo 4º dessa lei, a EMTU-SP competia, especialmente:

- 
- (43) Veja-se, a respeito, o seguinte editorial publicado no final de O Estado de S. Paulo: "Não se compreende que a RFF, (...) concorra para o entrave de medidas tendentes a racionalizar os sistemas de transportes regionais do País, como ocorreu no caso da pretendida organização da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos. Negando-se a fazer parte da nova companhia, a entidade do Governo Federal não apenas desfez as oportunidades para que a EMTU represente os esforços de todos os Poderes para resolver problema local da mais alta gravidade para toda a Nação, mas tinha reduzido a possibilidade de se alcançar a integração de todos os sistemas de transportes na área da Grande São Paulo, que ficará assim privada dessa providência básica, recomendada, aliás, pelo próprio Ministério dos Transportes. (...) É em tais momentos que convém lembrar ao Ministro Dirceu Nogueira que sua ação frente ao Ministério dos Transportes não se pode restringir a visitas a obras e à supervisão administrativa dos planos de governo em andamento, mas deve estender-se à formulação de uma política global de transportes no País. Da mesma maneira, a EBTU deve incentivar, de fato, a formação de empresas regionais do tipo da EMTU, fazendo que alguns membros do segundo escalão burocrático parem de opor obstáculos à sua criação. A decisão sobre a política de transportes, em geral, e a de transportes de massa, em particular, não pode ficar na dependência de interesses parciais, por mais fundamentados que eles sejam, pois é dever das autoridades olhar os problemas no seu aspecto sócio-econômico, sentindo a gravidade de alguns deles - principalmente daqueles ligados diretamente ao transporte de massa nos grandes centros urbanos, em São Paulo e Rio de Janeiro. Numa hora de sombrias perspectivas para os subúrbios paulistas e cariocas, serviços que estão sendo realizados por composições obsoletas, desconfortáveis e inseguras, quando o próprio Presidente da República se desloca de Brasília para realizar pessoalmente verificações no andamento de obras de recuperação desses sistemas de transportes, alguns dirigentes subalternos do Ministério dos Transportes e diretores da RFF recolhem-se aos seus gabinetes e retardam, por mais de um ano, a conclusão dos estudos para a criação da EMTU da Grande São Paulo". Uma vez mais São Paulo vai partir sozinho. O Estado de S. Paulo, 3 de setembro de 1977.

I - realizar o planejamento dos serviços compreendidos no Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros - SMTTP;

II - promover e coordenar a operação, a implementação, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema Metropolitano de Transportes Públicos de Passageiros - SMTTP;

III - promover, com exclusividade, a distribuição de recursos captados, através do Fundo Metropolitano de Financiamento e Investimento - FUMEFI, para aplicação no SMTTP, acompanhando e fiscalizando sua aplicação, observado o disposto no artigo 8º da Lei Complementar nº 94 de 24 de maio de 1974;

IV - opinar quanto à viabilidade e à prioridade técnica, econômica e financeira dos projetos do SMTTP;

V - outorgar permissões e autorizações aos serviços do SMTTP, exercendo o seu controle e fiscalizações;

VI - coordenar, supervisionar e fiscalizar as operações das empresas permissionárias dos serviços relativos ao SMTTP;

VII - propor ao Conselho Deliberativo da Grande São Paulo - CODEGRAN, a política tarifária relativa aos serviços compreendidos no SMTTP e os correspondentes sistemas de arrecadação e controle;

VIII - aplicar penalidades por infrações relativas à prestação de serviços do SMTTP;

IX - exercer as demais atividades à recessão de sua finalidade.

Apesar da não-inclusão da RFFSA, a criação da EMTU despertou um certo otimismo em alguns segmentos em São Paulo. Em setembro de 1977, às vésperas do envio do anteprojeto de criação da

empresa à Assembléia Legislativa, o Secretário dos Negócios Metropolitanos, Cerqueira César, adiantou à imprensa que a nova empresa "terá a atribuição de eliminar superposições desnecessárias entre empresas de ônibus, subúrbios e lotações que só servem para aumentar o congestionamento". Em seguida, arrematou energicamente: "Não se pode mais admitir que modalidades de transporte operem de forma independente, acarretando desgastes de peças, desconforto, perda de tempo e aumento do custo para os usuários".<sup>(44)</sup> Posteriormente, em maio de 1978, por ocasião da assinatura do decreto que regulamentava a estrutura da empresa, Cerqueira César ressaltava nos seguintes termos o papel que a EMTU deveria ter no disciplinamento das aplicações de recursos no setor: "Trata-se de uma empresa necessária, pois o Estado precisava de um órgão que dialogasse com o Governo Federal e fosse responsável pela definição da política de aplicação de recursos. Ela vai orientar as aplicações através de interesses técnicos e não políticos. O que está ocorrendo é que as verbas são destinadas dependendo da maior ou menor habilidade das diretorias dos órgãos em negociar com os poderes. A EMTU não será um degrau entre os poderes federal, estadual e municipal. Será uma intermediária e definirá (assumindo assim um papel que cabia ao poder da União) as prioridades de aplicação dos recursos, sem interferir na operação, no dia-a-dia, dos órgãos de transportes".<sup>(45)</sup>

O Governador do Estado, por sua vez, foi mais cauteloso, mas, mesmo assim, otimista: "A EMTU não vai resolver de imediato e, talvez, nem daqui a três anos, o problema dos transportes coletivos, mais é através de coordenação global de esforços que iremos aliviar esse angustiante problema que afeta 11 milhões de pessoas. Nós não temos a pretensão de que a empresa venha a realizar milagres".<sup>(46)</sup> Em outra oportunidade, Paulo Egydio, com mais alento,

(44) EMTU quer afastar os ônibus do centro e estimular subúrbios. O Estado de S. Paulo, 14 de setembro de 1977.

(45) A CIDADE ganhou mais uma sigla. E perdeu o Metrô. Jornal da Tarde, 17 de maio de 1978.

(46) Idem.

declarou o seguinte: "Esta empresa não é apenas mais uma sigla. Ela significa uma política que muito mais do que resolver um problema de tal complexidade, como é o caso dos transportes coletivos na RMSP, quer dar ao povo a esperança de que a qualidade de vida vai melhorar nos anos vindouros".<sup>(47)</sup>

A EMTU foi uma esperança efêmera para o encaminhamento da solução da questão institucional dos transportes urbanos coletivos em São Paulo. Isso porque, como veremos, passados apenas pouco mais de dois anos de sua criação, ela foi extinta por ato do Governador Maluf. Mesmo assim, porém, em sua curta existência, a EMTU-SP pôde definir um conjunto de diretrizes e objetivos, que iriam orientar suas ações a médio e longo prazos, que, a meu juízo, e ao menos em tese, iam de encontro ao anseio generalizado, de modo geral no meio técnico, cujas manifestações já eram perceptíveis, como vimos, desde o final dos anos 60. Nesse sentido, observam-se em linhas gerais algumas dessas diretrizes principais sugeridas pela empresa.<sup>(48)</sup>

A diretriz mais geral era promover a implantação de uma Rede Metropolitana de Transportes Coletivos - RMTC, que integraria física, operacional e tarifariamente os subsistemas metrô, ferrovias de subúrbio e ônibus em toda a Grande São Paulo.

Vale destacar, com relação ao subsistema de ônibus, a diretriz que sugeria a implantação de uma Rede Metropolitana de Ônibus - RMO, que, integrada física, operacional e tarifariamente à RMTC, seria composta de um conjunto de linhas de média capacidade, operadas por trolebus e outros veículos não-convencionais como o ônibus articulado, que trafegariam em faixas exclusivas.

(47) EMTU: esta empresa quer ser mais do que uma sigla. Jornal da Tarde, 2 de agosto de 1978.

(48) Para uma avaliação pormenorizada das diretrizes propostas pela EMTU-SP consulte-se: SNM-Programa de Investimento 1981/83. EMTU-SP, São Paulo, junho de 1980; SNM/EMTU-SP. Relatório de Atividades - 1978; Deliberação nº 01/79 do CODEGRAN - Conselho de Desenvolvimento da Grande São Paulo.



No tocante à ferrovia de subúrbio, segundo um documento técnico da EMTU-SP, "os problemas são menos de expansão da rede e mais voltados para as questões técnicas, operacionais e institucionais, decorrentes da necessidade de integração dos serviços da Rede Ferroviária Federal - RFFSA e Ferrovias Paulistas S/A - FEPASA". Tendo em vista esse fato, prossegue o documento, "o estudo proposto visa minimizar esses problemas e indicar as bases para a compatibilização entre os planos de investimentos da RFFSA e da FEPASA, na Região Metropolitana, a fim de se atingir, em futuro próximo, a total integração entre os dois sistemas suburbanos".<sup>(49)</sup> De fato, as propostas da EMTU-SP nesse campo eram corajosas e necessárias, destacando-se a criação de uma Empresa Metropolitana de Ferrovia de Subúrbio, com a unificação dos serviços da RFFSA e FEPASA, a liberação das linhas para operação exclusiva de subúrbios, mediante a construção do trecho sul do Anel Ferroviário de Terminais rodo-ferroviários de carga, e a conclusão da interpenetração das linhas da RFFSA e FEPASA entre Barra Funda e Lapa.<sup>(50)</sup>

#### 1.2.1.4 - Podres Poderes

Com a mudança do Governo do Estado, entretanto, desfecha-se contra o usuário do transporte coletivo em São Paulo um violento golpe que, a meu juízo, representou uma involução de décadas no encaminhamento de soluções para a questão institucional no setor. Contrariando a política nacional dos transportes coletivos preconizada pelo Governo Federal, em 7 de julho de 1980 o então governador, por meio de Decreto-Lei, determinou a extinção da EMTU.

O cinismo, intrínseco às decisões autocráticas, perpassa toda a justificativa que consta da Exposição de Motivos que acompanha o Decreto nº 15.319/80. Nessa Exposição, parecer de que "de-

(49) Secretaria dos Negócios Metropolitanos. Programa de Investimentos 1981/83. EMTU-SP, São Paulo, junho de 1980, p.32.

(50) SNM/EBTU-SP. Relatório de Atividade 1978, p.35.

ve ser abandonada a hipótese de expansão das atividades da EMTU-SP" fundamenta nos seguintes argumentos:

- "(...) Constituída pela reunião de seus acionistas em Assembléia Geral de 19 de agosto de 1978, a empresa vem enfrentando os problemas relativos à transição do Governo e a ausência de condições de implementação da política de transportes metropolitanos no que concerne à sua área de atuação;
- Em consequência, a empresa vem desenvolvendo atividades voltadas basicamente para a sua estruturação interna, instalação, definição dos objetivos, métodos de trabalho e projetos setoriais relativos a transporte urbano;
- A manutenção da EMTU-SP deverá custar ao Tesouro Estadual ao redor de Cr\$ 400 milhões em 1980 e o ponto focal a ser abordado reside na necessidade de definição imediata a respeito da sua forma de atuação e das suas finalidades;
- Dentro desse enfoque, verifica-se que a empresa atua num setor extremamente complexo, integrado por entidades de origens diversas: estadual, municipal e federal (Metrô, RFFSA, CMTC, FEPASA, CET, Empresas Particulares de Ônibus etc.);
- Conseqüentemente, a EMTU-SP somente conseguirá impor suas diretrizes e políticas se possuir poder de comando que só pode estar lastreado na transferência de recursos ou no controle acionário das entidades participantes do sistema de transportes urbanos de passageiros da RMSP;
- Embora se reconheça a importância da existência de uma coordenação que envolva as várias entidades na busca de melhor eficiência e prestação de serviços mais adequados à coletividade há que se considerar que a alternativa proposta implicaria enorme ampliação dos encargos estaduais, na medida em que o Estado assumisse a responsabilidade pela manutenção desses serviços de caráter extremamente deficitário".

Em vista disso, propõe a incorporação da EMTU-SP pela Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A - EMPLASA. Essa diretriz, prossegue a Exposição de Motivos, "se coaduna perfeitamente com a orientação traçada recentemente pelo Governo Federal, através do Conselho de Desenvolvimento Econômico, de redução nas despesas das empresas estatais. Estima-se que com a incorporação da EMTU-SP pela EMPLASA possam ser economizados cerca Cr\$ 300 milhões em 1981"!

Por fim, a referida Exposição de Motivos conclui nos seguintes termos: "Do exposto, depreende-se que a medida sugerida apresentaria os seguintes aspectos:

- enquadra-se na Orientação Governamental de racionalização na atuação dos órgãos integrantes da administração estadual;
- eliminação de superposição de funções entre órgãos distintos com a conseqüente agilização da atuação da administração pública;
- economia de gastos com custeio que vem comprometendo de forma substancial o orçamento do Estado, permitindo ampliar as disponibilidades em favor dos investimentos sociais".

Infelizmente, não foi possível realizar, no âmbito deste trabalho, uma investigação mais profunda acerca das causas reais que levaram o Governo do Estado a esta decisão. Grosso modo, no entanto, é preciso salientar, primeiramente, que a criação da EMTU, assim como da própria EBTU, não foi complementada por instrumentos legais que a permitisse cumprir suas atribuições enquanto órgão de caráter metropolitano. Sem esses instrumentos, sua atuação encontrava-se limitada, na medida em que esbarrava na questão da "autonomia municipal", garantida pela Constituição vigente. Verifica-se, assim, que "o tratamento do transporte coletivo metropolitano não se encontra fortalecido, em termos de legislação, numa esfera de competência supramunicipal em poderes para

equacionar e resolver os problemas daí decorrentes". (51)

Junte-se a isso, o fato de que a criação de um órgão com a atribuição de coordenar institucionalmente a intervenção governamental num determinado setor, implicava, obviamente, a limitação da autonomia e a subtração de parcelas de poder das demais agências governamentais e respectivos segmentos burocráticos com interesses sedimentados. É natural, portanto, que a criação da EMTU tenha gerado resistências, como a da RFFSA, explicitada desde o início. Com relação aos órgãos operadores vinculados às administrações estadual e municipal, conflitos desse tipo não foram explicitados, sobretudo porque havia por parte desses governos uma vontade política declarada de apoio à constituição da referida empresa metropolitana. Com a mudança de Governo, contudo, a EMTU deixou de contar com esse apoio, pois, segundo informações jornalísticas, a empresa, na forma como estava atuando, "não tinha condições de ser manipulada pelo governador de acordo com seus desejos políticos". (52) Em razão disso, desde o início do Governo Maluf, impôs-se um isolamento à EMTU. Este parece ter sido, inclusive, um dos motivos que levaram à demissão do presidente da empresa, Oliver de Lima, decorridos apenas seis meses de sua posse. (53) A ausência de apoio político do Governo abriu espaço para que aflorassem as resistências à atuação da empresa. Há indícios de que tais operações tenham partido sobretudo de empreiteiras de obras civis, proprietários de empresas privadas municipais e intermunicipais de ônibus e dos próprios órgãos gestores do sistema de transportes coletivos. (54)

(51) GENEROSO, J.R. e Melo, P.V. Transporte Urbano e a Constituinte, 5º Congresso de Transporte Público/ANTP, Comunicações Técnicas - Belo Horizonte, 1985, p. 39.

(52) NESTA cena, uma grande mentira. Jornal da Tarde, 29 de julho de 1980.

(52) Consultar a respeito: OLIVER pede demissão da EMTU. O Estado de S. Paulo 9 de setembro de 1979; O PRESIDENTE da EMTU explica porque se demitiu: "falta de vocação". Jornal da Tarde, 10 de setembro de 1979.

(54) Consultar a respeito: A EMTU incomodava Maluf. Hoje Maluf acaba com a EMTU. Jornal da Tarde, 31 de julho de 1980.

### 1.2.1.5 - Involução Institucional

Em face do exposto, em meados dos anos 80 permanecia sem equacionamento a grave questão institucional dos transportes urbanos no Brasil. Vários autores têm-se referido a esse fato. O conteúdo das argumentações atuais assemelha-se àquele explicitado há quase 20 anos atrás. É triste, mas real. Vale a pena reproduzi-los brevemente pois, oxalá, a monotonia da repetição produza algum resultado.

Seeleberger, em artigo escrito em 1980, salienta a ausência de um marco institucional dos transportes e as distorções sobre a operação do sistema decorrentes, nos seguintes termos: "... a ausência de um adequado marco institucional nas principais cidades capaz de captar e interpretar corretamente as demandas da população urbana, coordenar as situações das múltiplas entidades modais atuantes no setor transportes, avaliar e controlar os desempenhos dos diversos níveis decisórios, integrar o planejamento do setor transportes com os demais e conciliar os interesses públicos com os privados, tem produzido sérias distorções, tais como: carência de intermodal; concorrência desnecessária entre meios de transporte público (trem e ônibus, e entre linhas de ônibus), ao longo dos principais corredores urbanos, em detrimento do atendimento de áreas que carecem de serviços de transportes; excessiva pulverização das empresas de ônibus urbano, o que torna sua operação ineficiente e onerosa". (55)

Em outra passagem, o autor chama a atenção para o fato de que "a não-integração operacional, física e tarifária entre meios de transportes tem acerretado problemas diversos do ponto de vista da economia urbana, de cada modalidade, e do usuário. Do ponto de vista da economia urbana, não tem sido possível reduzir os custos

---

(55) SEELEMBERGER, Sergio. Diretrizes para a década de 80 no planejamento dos transportes urbanos. FGV/Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, 14(1): 49-59, jan/mar-1980, p.52.

de construção, operação e manutenção de sistema de transporte urbano como um todo. Do ponto de vista modal, a rentabilidade adequada de cada meio não tem sido maximizada, e os custos operacionais não têm diminuído. Do ponto de vista do usuário, as opções de viagem não têm acompanhado os acréscimos de demanda, e os custos e tempo de viagens, especialmente no caso da população de baixa renda, não têm sido reduzidos. A introdução de novas modalidades de transporte urbano, tais como o metrô, pré-metrô não será suficiente para se contornarem os problemas citados, na medida em que as redes não sejam planejadas e implantadas harmonicamente com as modalidades existentes". (56)

Diante disso, Seeleberger salienta que, numa perspectiva a longo prazo, as diretrizes da política deverão apresentar "o desenvolvimento de um marco institucional que permita integrar o planejamento dos transportes urbanos ao planejamento global da cidade e, ao mesmo tempo, coordenar a descentralização da operação modal dos diversos sistemas. Nesse sentido, o Governo Federal deverá promover esforços para a criação de entidades coordenadoras dos transportes urbanos, especialmente nas regiões metropolitanas, visando minimizar os conflitos decisórios entre níveis de atuação entre o setor transportes e outros setores de desenvolvimento urbano e entre as diversas modalidades, visando maximizar a eficácia na alocação de recursos setoriais". (57)

---

(56) Idem, p. 53.

(57) Idem, p.58. Veja-se, nesse sentido, a semelhança entre essa diretriz e a seguinte sugerida por SCALINGELA et alii, em 1974: "implantação de um sistema institucional capaz de coordenar as ações das diferentes escolas de governo, garantindo unidade e eficiência a nível nacional. O referido sistema deverá atender aos níveis de planejamento, programação, implantação e operação e definir as responsabilidades municipais, regionais, estaduais e federais. A necessidade do avanço no sentido da unidade tem, na regulamentação das áreas metropolitanas e no estágio atual de desarticulação do setor de transportes e tráfego urbano, a maior motivação para ser acelerado seu processo". SCARINGELA et alii, op. cit., p. 109.

Em 1981, Barat, presidente da EMTU-SP na época de sua extinção, alertava que "as possibilidades de planejar dependerão (...) do equacionamento adequado do problema institucional. Conflitos de iniciativas entre os responsáveis pelas diversas modalidades de transporte e entre os níveis decisórios envolvidos (federal, estadual e municipal) só poderão ser equacionados e resolvidos no âmbito de uma entidade que detenha efetivamente o poder de arbitrar tais conflitos, reconhecido este poder, inclusive, pelo Governo Federal".<sup>(58)</sup>

Posteriormente, em 1982, Barat voltava a mencionar esse ponto, ponderando o seguinte: "Do ponto de vista institucional, falta ao setor transportes urbanos uma coordenação efetiva dos três níveis decisórios envolvidos, que respeite o espírito federativo da Constituição brasileira e que assegure, no longo prazo, recursos institucionais não-reembolsáveis como um direito assegurado dos Estados e Municípios. A definição de política, o planejamento global e o fornecimento de normas técnicas, operacionais e jurídicas são, sem dúvida, atribuições do poder central, que deveria transferir e regular automaticamente recursos a Estados (em razão do caráter supramunicipal da gestão metropolitana) e municipais mediante a prévia aprovação de seus planos e programas. Isso, para evitar o casuísmo e a descontinuidade na liberação de recursos e as pressões desiguais por projetos específicos, estes, frequentemente desvinculados de programas mais abrangentes. Não é possível, na verdade, implantar programas de longo prazo com discussões de orçamentos de investimentos ano a ano. Tal organização institucional exige a definição prévia de regras de jogo estáveis, não-sujeitas aos caprichos do poder central, fazendo-se a transferência dos recursos por intermédio de entidades estaduais de caráter metropolitano (ou mesmo estadual, considerando-se o caso de outras conurbações) ou diretamente aos municípios não-metropolitanos e não-conurbados".<sup>(59)</sup>

---

(58) BARAT, Josef. TRANSPORTE em São Paulo. Folha de S. Paulo, janeiro de 1981.

(59) BARAT, Josef. Organização dos transportes urbanos. Folha de S. Paulo, 8 de fevereiro de 1982.

Souza e Silva, presidente da CMTC/SP, em artigo publicado em junho de 1984, também chama a atenção para esse ponto nos seguintes termos: "Em metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro, o que se nota é uma grande multiplicidade de órgãos cuidando do assunto, sem que isso reflita maior eficiência, capacidade instalada do setor. Ao contrário, muitas vezes essa multiplicidade gera disputas de competência, atrasando ou inviabilizando soluções de fundamental importância para o usuário. Em São Paulo, onde a necessidade de uma coordenação centralizada das ações é mais marcante, em passado recente foi criado um organismo metropolitano para cumprir esse papel - a EMTU - que, no entanto, por representar um estorvo ao livre arbítrio dos governantes na manipulação política da área, teve vida curta, sendo extinta em 1980, dois anos após sua criação, antes mesmo de aflorarem os efeitos de sua atuação".<sup>(60)</sup>

#### 1.2.2 - O Reduzido Alcance da Política Governamental

Indícios sugerem que uma das variáveis que influenciou na definição da política adotada pela EBTU foi ditada, em grande medida, por estratégias de auto-reprodução burocrática da empresa. Mais especificamente, parece razoável supor que, em decorrência de sua debilidade político-institucional, a EBTU, ao promover a política nacional dos transportes urbanos, optou por uma diretriz que visivelmente contornasse atritos com áreas de domínio organizacional já estabelecido. Evitando conflitos com interesses burocráticos sedimentados, a empresa federal orientou suas ações no sentido de ocupar espaços vazios não-preenchidos por outra organização governamental.

---

(60) SOUZA e SILVA, Marcio Junqueira. Transporte Coletivo: momento de decisão ANTP-Revista dos Transportes Públicos, ano 6, junho de 1984, nº 24, p.13.



Em decorrência, o desempenho da EBTU no período 1976/79 resultou na implementação de uma política acanhada, com ênfase quase que exclusiva em soluções de baixo custo, visando à otimização da infra-estrutura existente e privilegiando preferencialmente a racionalização do sistema de ônibus. Assim, o órgão que deveria promover a política nacional dos transportes urbanos, coordenar as ações institucionais e disciplinar investimentos federais no setor, acabou por se firmar, sobretudo, como mais um órgão da administração federal especializado em projetos de racionalização dos sistemas municipais e metropolitanos de ônibus e, além disso, em repassador de recursos para projetos em outras modalidades.

É importante ressaltar que não se está dizendo com isso que os programas de racionalização do transporte por ônibus não sejam legítimos, urgentes e necessários. Ao contrário, o que se pretende é, em primeiro lugar, revelar qual parece ter sido a motivação fundamental para a ênfase a esses programas e, em segundo lugar, reafirmar a timidez do alcance da política federal assim enunciada, na medida em que, nesse período, a EBTU raramente preconizou a implementação simultânea de soluções de transporte de massa como metrô e trens de subúrbio, que requereriam investimentos maciços, que produziriam retornos a médio e longo prazos e que efetivamente seriam capazes de alterar as condições da prestação de serviço e a distribuição modal das viagens entre transporte individual e coletivo. Em algumas metrópoles brasileiras - como, por exemplo, Rio de Janeiro e São Paulo, que respondem por quase dois terços da demanda total de transportes coletivos urbanos no País - a contribuição de modalidades como o metrô e o trem de subúrbio para a oferta total de viagens é bastante insuficiente, "vis-à-vis" a experiência internacional. Dessa forma, alterar efetivamente as condições dos transportes em aglomerações desse tipo requer necessariamente a ênfase a projetos desse porte.

A EBTU, no entanto, tem sido resistente<sup>(61)</sup> com relação aos metrôes do Rio e de São Paulo que têm sido bancados, em sua maior parte, com recursos dos poderes estadual e municipal, os mais penalizados pela estrutura tributária vigente.

É eloqüente, nesse sentido, o fato de que um órgão encarregado de promover a implantação da política nacional dos transportes urbanos tenha se mantido distante das violentas manifestações populares de protesto contra a má qualidade dos serviços prestados pelos trens de subúrbios, freqüentes em todo o período 1974/84, sobretudo no Rio e em São Paulo. A razão disso é muito simples: quem cuida de subúrbio é a RFFSA.

A orientação para medidas com resultados imediatistas é explicitada já em meados de 1976 pelo diretor de planejamento e tecnologia da EBTU. Segundo ele, "os projetos devem ter sobretudo viabilidade adequada para soluções a curto prazo. Esta é uma condição fundamental para que a EBTU participe financeiramente do plano..."<sup>(62)</sup>

A preocupação governamental em priorizar medidas de baixo custo que não implicassem novos investimentos pode ser claramente percebida pelas palavras do Ministro Cloraldino Severo em palestra proferida em 1978. Segundo o Ministro, os profissionais do setor de transportes defrontam-se com o seguinte "problema éti-

(61) É ilustrativa, nesse sentido, a opinião do ex-presidente da EBTU explicitada em 1980, considerando o metrô "excessivamente caro". Em seguida afirmou que a EBTU "está com compromissos financeiros superiores a sua capacidade em São Paulo e Rio. A meta por ora é concluir essas linhas (a leste-oeste, em São Paulo e a linha Rio), passando a investir mais no trem ferroviário, na operacionalização do trânsito, em vias exclusivas, ônibus articulados e elétricos, que apresentam uma performance boa e são mais baratos. Como País pobre, não podemos continuar investindo no metrô". A EBTU retira prioridades para o Metrô. O Estado de S. Paulo, 24 de fevereiro de 1980. (NR: Em energia nuclear pode!).

(62) Os Programas da EBTU para o transporte de Massa. A CONSTRUÇÃO nº 1 479, São Paulo, 14 de julho de 1976.

co": "a Nação brasileira não resolve os seus problemas de transporte urbano apenas com a instalação de equipamentos sofisticados - que são caros, altamente absorventes em capital, que respondem por um número limitado de viagens e custam mais do que os demais sistemas - mas, sim, quando formula uma adoção harmônica para o total da demanda: essa deve ser nossa preocupação nacional".<sup>(63)</sup> Em seguida, o Ministro frisou que um dos objetivos principais do sistema nacional de transporte urbano deveria ser a manutenção da "nível de investimento moderado, compatível com nosso estágio de desenvolvimento e com a política gradualista de controle de inflação". Além disso, sugeria que a política adotada implicasse "baixa dependência externa em termos de investimentos iniciais, gastos com tecnologia e custos operacionais, de forma a reduzir, se possível, a carga do setor transporte na balança comercial em termos de energia, bens de capital e serviços".<sup>(64)</sup>

Essa diretriz básica da política de transportes urbanos, recorrente no discurso governamental, foi reafirmada, pelo Ministério Eliseu Resende, por ocasião do lançamento das medidas de curto prazo do Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis, em 1980. Segundo o Ministro, "a reformulação do sistema de transporte público pode, perfeitamente, ser alcançada através de soluções preponderantemente operacionais e gerenciais, de baixo nível de investimentos, destinadas, principalmente, a propiciar uma melhor utilização da capacidade do transporte disponível, um melhor uso das vias existentes e uma coordenação e controle do tráfego".<sup>(65)</sup>

(63) MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Efeitos do transporte urbano na economia nacional-Cloraldino Severo. Trabalho publicado no Seminário de Transporte Urbano organizado pelo IMEPA, em maio de 1978. Revista dos Transportes Públicos-ANTP, Ano 3, nº 10, dezembro de 1980, p.23.

(64) Idem, p. 33.

(65) MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis-Medidas de curto prazo. Exposição do Ministro Eliseu Resende. Brasília, 7 de fevereiro de 1980, SP.

Na mesma época, perguntado à respeito de quais os sistemas de transporte coletivo considerados prioritários ou preferenciais pela EBTU, Jorge G. Francisconi, presidente da empresa, foi taxativo: "os sistemas preferenciais são aqueles que custam menos e dêem maior resultado para a população". Destacou, em seguida, que os objetivos da política de transportes urbanos "serão alcançados não apenas com investimentos na área de infra-estrutura - pois essa área tem sempre um efeito relativo -, mas também mediante a preocupação com a melhoria do sistema de operações que não exige investimentos de infra-estrutura física. Isto é, que não exijam pavimentação de rua, abertura de grandes avenidas - e que tenham efeitos positivos sobre o fluxo de transportes. Em síntese, melhorando a eficiência, se melhorará em muito os sistemas existentes". (66)

Em conformidade com essas diretrizes, a prioridade da política federal desenvolvida no âmbito da EBTU recaiu no sistema de ônibus, envolvendo basicamente um conjunto de medidas e programas visando à adaptação de infra-estrutura viária (corredores estruturais, faixas exclusivas), à renovação de frota e à racionalização operacional do sistema. A justificativa para a preferência por essa modalidade de transportes fundamenta-se no fato de que o ônibus detém a hegemonia na oferta total de viagem por transporte coletivo nas principais aglomerações urbanas do País.

Em 1976, alguns meses após a constituição da EBTU, Alberto Silva, então presidente da empresa, explicitou nos seguintes termos a "filosofia eminentemente pragmática" pela qual se nortearia a política de transportes urbanos do Governo Federal: "se a maior parte dos transportes urbanos se faz com ônibus e, se há problema para atender à demanda, cabe ao Governo oferecer soluções de socorro urgente, antes de pensar em alternativas. Estas contudo

---

(66) EBTU, após quatro anos, assume sua função. Folha de S. Paulo, 8 de abril de 1980.

- ônibus elétricos, navegação marítima e fluvial e expansão do metrô - não deixam de ser consideradas como providências de médio e longo prazo". (67)

Essa "filosofia" da política federal consubstanciou-se, fundamentalmente, pela implementação dos chamados Programas de Ação Imediata de Transportes e Tráfego - PAITT. Iniciados em 1976 e considerados "altamente prioritários" os PAITT visavam, em curto prazo e com baixo custo, otimizar a utilização do sistema viário e melhorar as condições dos serviços prestados por ônibus através de medidas do seguinte tipo: a) apoio à renovação da frota; b) criação de corredores expressos e de faixas exclusivas; c) educação e segurança de trânsito; d) implantação de sistema de sinalização, preferencialmente voltada para o transporte coletivo; e) construção ou instalação de abrigos e terminais.

Além dos PAITTs, a política federal priorizava também programas de expansão e melhoria da infra-estrutura e a racionalização do transporte público.

Em 1977, Alberto Silva adiantou que num prazo relativamente curto (dois anos) os PAITTs estariam sendo implementados em todas as capitais brasileiras. Segundo Silva, "com apenas um ano de existência, a EBTU já tem pelo menos um projeto em marcha em cada uma das áreas metropolitanas do País, enquanto as demais capitais brasileiras já estão ultimando a implantação de seus PAITTs". (68)

A implantação de projetos desse tipo, ao aumentar a velocidade comercial dos ônibus urbanos, contribuiria para a redução dos combustíveis derivados de petróleo. Essa justificativa aparece recorrentemente no discurso e nos planos governamentais, como se observa nas seguintes palavras do primeiro presidente da EBTU:

(67) EBTU não exige redução de tarifas. O Estado de S. Paulo. 15 de outubro de 1975.

(68) SILVA, Alberto. Transporte de Massa - Diretriz da EBTU. Palestra proferida no seminário Transporte Moderno. São Paulo, 1976; p. 8.

"Depois de estudos exaustivos, nas diferentes regiões metropolitanas, com dados obtidos em levantamentos nelas realizados, chegou-se a uma conclusão: a de que a política a ser adotada pelo Governo, envolvendo o fechamento dos postos de gasolina nos fins de semana e feriados, a modificação dos horários de trabalho e outras que visavam a minimizar o concurso de combustíveis derivados de petróleo, poderia receber uma contribuição a mais. É que a EBTU constatou que, se nos planos de transportes coletivos a serem implantados pelas suas equipes técnicas fosse encontrada uma forma de aumentar a velocidade comercial dos ônibus, responsáveis por 65% do movimento de passageiros, em nível nacional, conseguir-se-ia torná-los mais rápidos, mais confortáveis e seguros e mais econômicos. Isso viria a provocar um maior interesse da população pelo transporte coletivo, que passaria a ser uma alternativa das mais válidas para a conjuntura".<sup>(69)</sup>

No mesmo sentido, veja-se que, em meados de 1977, a EBTU divulgou dois documentos apresentando sugestões para a política de transporte urbano e para a economia de combustíveis. Num desses documentos, a Empresa destaca que o congestionamento de tráfego nas horas de pico reduz a velocidade comercial dos ônibus para cerca de 4 km/hora, desperdiçando, com isso, combustível. Propõe, como solução para evitar o congestionamento, a adoção de corredores ou vias privativas, que assegurariam um aumento na velocidade média dos ônibus de 4 km/hora para 20 km/hora, nas horas de pico. Segundo a EBTU, a aplicação do PAITT no Rio de Janeiro, que prevê a adoção de corredores privativos, possibilitaria uma economia de 23% do consumo mensal de óleo diesel gasto pelos ônibus urbanos. Situação idêntica poderia ser obtida, adotando-se medidas semelhantes nas demais regiões metropolitanas do País, Capital Federal e outras áreas urbanas. Assim, conclui o estudo oficial, "a simples adoção imediata dos projetos desenvolvidos pelo EBTU para todas as regiões brasileiras, cuja meta principal é a racionalização do uso

---

(69) Idem, p.7.

da via e dos veículos de transportes (ônibus e autos), e que poderá estar implementado em 15 (quinze) meses, já assegurará substancial economia de combustível". (70)

Creio que essas breves citações do discurso oficial ajudam a delimitar a tônica da política federal desenvolvida pela EBTU até 1979. Os dados a respeito da evolução da distribuição dos recursos administrativos pela Empresa por programas de investimentos clarificam melhor esse ponto.

Os programas de investimento da EBTU contemplam as seguintes áreas e objetivos: (71)

- Infra-estrutura viária: destina-se a promover investimentos em sistema viário, visando à melhoria das condições de circulação do tráfego urbano, constando de projetos de: a) corredores estruturais; b) acessos e anéis viários; c) vias alimentadoras.
- Racionalização do Transporte Público: objetiva promover a melhoria operacional do sistema de ônibus; subdividindo-se em programas de expansão e renovação da frota e de reorganização do transporte público, o que inclui projeto de revisão de itinerários, pontos de parada, apoio a empresas e a órgãos locais.
- Capacidade e Segurança de Tráfego: volta-se basicamente para a redução do congestionamento no sistema viário urbano e mesmo de acidentes de tráfego nas cidades. Inclui medidas de caráter regulamentar e operacional, geralmente de baixo custo, buscando a racionalização e a otimização do uso das infra-estruturas e equipamentos de transportes urbanos, tais como: correção de vias

(70) Conforme Planejamento e Desenvolvimento, A Era dos Transportes de Massa, Ano 5, nº 50, Rio de Janeiro, julho de 1977, p.35.

Ver a respeito: ÔNIBUS expresso é uma das propostas da EBTU. O Estado de São Paulo, 15 de janeiro de 1977; ÁREAS metropolitanas receberão 10 mil ônibus. O Estado de S. Paulo, 15 de fevereiro de 1977; Em 1978, 10 bilhões para a EBTU. O Estado de S. Paulo, 5 de maio de 1977; EBTU quer cidades humanas. O Estado de S. Paulo, 21 de março de 1979.

(71) Conforme MT. A EBTU e a política nacional dos transportes urbanos, EBTU, Brasília, 1982, pp.23/27.

urbanas; b) sinalização; c) ciclovias; e d) abrigos e equipamentos.

- Terminais: procura adequar as infra-estruturas operacionais de terminais de passageiros e cargas predominantemente urbanas.
- Trens Metropolitanos: visa à modernização de sistema de transporte ferroviário urbano e subúrbio de passageiros.
- Metrô: objetiva apurar a complementação dos trechos prioritários das redes básicas dos metropolitanos do Rio de Janeiro e São Paulo.
- Trolebus: propõe-se a incrementar o uso do trolebus nos locais onde o sistema já existe, bem como incentivar sua implementação onde se mostre adequado.
- Transporte Hidroviário Urbano: visa incentivar a implementação ou melhoria do transporte hidroviário em cidades que possuem vias navegáveis.
- Outros programas de investimento desenvolvidos pela EBTU são: Educação e Participação Comunitária; Capacitação de Recursos Humanos; e Estudos e Pesquisas para Transportes Urbanos.

Os Anexos 48 e 49 apresentam dados relativos aos investimentos realizados pela EBTU segundo os principais programas desenvolvidos. Pode-se notar a preponderância dos gastos realizados em programas voltados à otimização da infra-estrutura viária e à racionalização do transporte por ônibus que, como vimos, consubstanciam a diretriz básica da política de transportes coletivos urbanos desenvolvida no âmbito da EBTU no período 1976/79. Veja-se que, à exceção de 1977, nos demais anos a participação desses programas foi superior, ou esteve próxima de 60%, tendo chegado a 78% em 1976. Segue-se o programa de apoio à implementação dos metropolitanos do Rio e de São Paulo, que participaram em 39% do montante total de recursos aplicados pela empresa no período acima. Observe-se, finalmente, que



foi bastante residual a participação dos programas de trem de subúrbio no âmbito das ações da EBTU neste período.

Com relação à RFFSA, nota-se que a partir de 1975 - após duas décadas de absoluta marginalização, que levou, inclusive, à estagnação dos sistemas ferroviários - a questão dos trens de subúrbio passou a ter maior espaço no âmbito da empresa. Como se procura mostrar no Capítulo IV, entre outros motivos, essa mudança foi condicionada pela intensa pressão popular que provocou, inclusive, a interferência pessoal do Presidente da República. Esse era uma dos indícios de que haveria uma inflexão no comportamento recorrentemente omissivo do Governo Federal em relação a essa questão. Isso, de fato, ocorreu. Os dados dos Anexos 75 e 76 são eloquentes nesse sentido, tendo-se em vista que:

- a) eleva-se substancialmente o patamar de investimentos em transporte ferroviário de subúrbios a partir de 1975;
- b) o nível de investimentos realizados nessa modalidade praticamente se sustenta em termos reais, ao passo que os investimentos totais da RFFSA (transporte de cargas + passageiros) declinam substancialmente a partir de 1976; e
- c) em decorrência eleva-se a participação dos transportes ferroviários de subúrbio no total de investimentos da RFFSA - de 8%, em 1974, para 23%, em 1979.

Contudo, a ação do Governo Federal nesse campo no período 1975/79 concentrou-se acentuadamente na modernização do sistema de trens de subúrbio do Rio de Janeiro - que ficou com mais de 80% do total de recursos investidos pela RFFSA nessa modalidade de transporte. Atenção secundária foi dada aos sistemas federais da Grande São Paulo, enquanto os sistemas das demais regiões metropolitanas não foram contemplados nesse período. E ao menos em São Paulo, onde pudemos examinar mais atentamente a política federal implementada nesse campo, há indícios de que o volume de recursos aplicado em

transporte ferroviário de subúrbio foi insuficiente em face das necessidades reais de modernização desses sistemas que, como salientamos, permaneceram estagnadas por longo tempo. Nesse sentido, como se procurava demonstrar no Capítulo IV, as ações do Governo Federal nos subúrbios de São Paulo entre 1975 e 79 foram tímidas e morosas. A despeito da intensa mobilização popular de protesto contra a má qualidade dos serviços prestados que, como salientamos, foi frequente em todo o período 1974/84, assiste-se à lentidão governamental no enfrentamento dos sérios constrangimentos verificados nesses serviços.

Finalmente, do ponto de vista dos gastos públicos, pode-se notar que a política federal na área dos transportes urbanos no período 1976/79 contemplou quase que com a mesma intensidade os programas de modernização dos transportes ferroviários de subúrbio, desenvolvidos pela RFFSA, e os programas mais diretamente voltados à racionalização do transporte para ônibus, promovidos pela EBTU. Com base nos dados da Tabela 1, observa-se que esses programas participaram juntamente com mais de dois terços dos investimentos realizados pelo Governo Federal no período acima mencionado.

Tabela 1

RFFSA/EBTU - INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
COLETIVO URBANO SEGUNDO PROGRAMAS PRIORITÁRIOS

1976/84

Em Cr\$10<sup>9</sup> de 1984 (1)

| PERÍODOS | ÓRGÃOS E PROGRAMAS  |  |   | RELAÇÕES (EM %) |      |       |
|----------|---|--|---|-----------------|------|-------|
|          | EBTU/<br>Investimentos em pro-<br>gramas de melhoria do<br>transporte de ôni-<br>bus (2)<br>(A) | RFFSA/<br>Investimentos em trans-<br>porte ferroviário de<br>subúrbio (3)<br>(B) | EBTU/RFFSA<br>Investimentos totais<br>realizados em trans-<br>porte urbano (4)<br>(C) | A/C             | B/C  | A/B   |
| 1976     | 299   | 190  | 574   | 52,0            | 33,1 | 157,3 |
| 1977     | 299   | 312  | 927   | 32,2            | 33,6 | 95,8  |
| 1978     | 351   | 310  | 910   | 38,5            | 34,0 | 113,2 |
| 1979     | 350   | 251  | 808   | 43,3            | 31,0 | 139,4 |
| 1976/79  | 1 299   | 1 063  | 3 219   | 40,3            | 33,0 | 122,2 |
| 1980     | 267   | 427  | 865   | 30,8            | 49,3 | 62,5  |
| 1981     | 107   | 418  | 703   | 15,2            | 59,4 | 25,5  |
| 1982     | 120   | 432  | 639   | 18,7            | 67,6 | 27,7  |
| 1983     | 63  | 569  | 671   | 9,3             | 84,7 | 11,0  |
| 1984     | 62  | 815  | 878   | 7,1             | 92,8 | 7,6   |
| 1980/84  | 619   | 2 661  | 3 756   | 16,5            | 70,8 | 23,3  |
| 1976/84  | 1 918   | 3 724  | 6 975   | 27,5            | 53,4 | 51,5  |

FONTE: MT/EBTU - DPOR/DIFIN; MT/RFFSA

NOTAS: (1) Valores inflacionados pelo IGF-DI "Coluna 2" (IBRE-FGV).

(2) Inclui os seguintes programas: racionalização do transporte público; expressão e melhoria da infra-estrutura; capacidade e segurança do tráfego; terminais urbanos.

(3) Em 1984 trata-se de recursos previstos.

(4) Não inclui dupla contagem de recursos repassados pela EBTU à RFFSA.

2 - REFORÇO DA CENTRALIDADE, CENTRALIZAÇÃO DO PROCESSO DECISÓRIO,  
LIMITES DA POLÍTICA FEDERAL NO PERÍODO 1979/84

Com a recessão econômica, o estrangulamento cambial e o agravamento da crise energética, a política federal na área de transportes urbanos sofreu uma inflexão importante a partir do final dos anos 70.

Efetivamente, houve um reforço nos graus de centralidade desse setor no conjunto da estratégia de dominação política das coalizões dominantes. Um dos indícios disso é o fato de que no início dos anos 80, os transportes urbanos passaram a ter maior representatividade no âmbito da política geral dos transportes.

Como se procurou mostrar no capítulo anterior, a ampliação dos graus de centralidade dos transportes urbanos foi condicionada, em parte, pelo agravamento da crise mundial de energia resultante do segundo choque do petróleo em 1979. Com isso, a questão energética passou a ser a prioridade máxima do Governo Figueiredo e, como corolário, acentuou-se substancialmente a subordinação da política nacional dos transportes, em geral, e dos coletivos urbanos, em particular, aos imperativos por ela colocados.

Mas, por outro lado, a ampliação da centralidade do setor também foi condicionada, em alguma medida, pela política monetária e cambial do Governo, tendo-se em vista os constrangimentos impostos pela dívida pública interna e, sobretudo, externa do País. Como se procurou mostrar anteriormente, a política federal para os transportes urbanos nesse período foi financiada fundamentalmente por recursos de origem externa. Creio que, em alguma medida, isso guarda relações com o colapso cambial verificado no País no início dos anos 80.

Verifica-se, em síntese, que a ampliação dos graus de centralidade dos transportes urbanos nesse período decorreu, por um lado, fundamentalmente, da utilização desse setor enquanto instrumento de transformação da matriz energética nacional, e, por outro, da política monetária e cambial do Governo, num contexto de recrudescimento da conjuntura recessiva, administrada por política econômica ortodoxa.

Essas são manifestações concretas da ampliação dos graus de adequação dos transportes urbanos ao processo de acumulação, o que, a meu juízo, - como já assinalai - foi o que condicionou, em última instância, a maior centralidade política que este setor passou a ter nesse momento.

É importante ressaltar que apenas residualmente essa maior centralidade resultou de imperativos colocados por variáveis específicas de locomoção urbana.

É verdade, porém, que o contexto político da liberalização do regime autoritário também influenciou esse processo - mas certamente a influência desse fator não foi determinante. Veja-se que, nesse momento, passam a surgir canais de vocalização de demandas por uma política social mais efetiva, proveniente tanto das organizações de representação de interesses das classes subalternas como também dos compromissos assumidos pelo Governo e seu partido no jogo político partidário e no processo eleitoral. Nesse sentido, foi frequente a utilização das políticas sociais enquanto instrumentos de mobilização e sustentação do partido do Governo frente ao conjunto da população.

Um dos corolários da subordinação e atrelamento da política geral dos transportes e, especificamente, do transporte urbano aos imperativos ditados pela questão energética e pelas políticas monetária e cambial do Governo, é o debilitamento institucional e a perda da autonomia política relativa da EBTU, mas também do Ministério dos Transportes, no controle sobre a condução da intervenção governamental nos setores que lhes competem. Assiste-se, nesse sentido, à centralização excessiva do controle do processo decisório de questões ligadas ao setor de transportes no âmbito dos segmentos responsáveis pela condução da política energética e do comando da política econômica do Governo. Essa centralização consubstancia-se, fundamentalmente, na Comissão Nacional de Energia - CNE, na Comissão SEPLAN de Energia - CSE e na própria Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

A CNE foi instituída pelo Decreto nº 83.681 de 4 de julho de 1979, com a finalidade de estabelecer diretrizes visando à transformação da matriz energética do País. Para se ter uma idéia do poder político da CNE cabe lembrar que ela se subordinava diretamente ao Presidente da República, sendo integrada pelo Vice-Presidente do País, na direção superior dos trabalhos, e pelos Ministros de Estado da Fazenda, Agricultura, Transportes, Indústria e Comércio, Minas e Energia, Chefe de Gabinete Militar e Secretário Geral do Conselho de Segurança Nacional, Chefe da Secretaria de Planejamento e Chefe da Secretaria de Comunicação Social da Presidência, além dos Presidentes do Conselho Nacional do Petróleo, da Petrobrás e da Eletrobrás.

O reforço do processo de concentração dos poderes de decisão da área econômica na SEPLAN foi também examinado no capítulo anterior. Cabe salientar que, em suma, em decorrência desse processo, a capacidade de investimento do setor dos transportes, em geral e dos coletivos urbanos, em particular, passou a depender fundamentalmente do arbítrio daquela Secretaria.

A contrapartida dessa centralização do comando das decisões afetas aos transportes urbanos por segmentos do poder central que, aliás, prioritariamente orientam suas ações de acordo com objetivos alheios às necessidades imediatas do setor, foi, por um lado, o esfacelamento completo do então embrionário processo de planejamento da ação governamental em âmbito nacional, que timidamente - e de modo insatisfatório - vinha sendo gestado desde 1976, e, por outro, a marginalização absoluta dos demais níveis de Governo e da sociedade civil em sentido amplo dos processos decisórios de hierarquização dos problemas prioritários, de formulação e implementação das políticas públicas.

Tal fato parece ter colocado sérios limites ao alcance e à efetividade social da política federal para os transportes urbanos implementada nesse período.

Condicionado, fundamentalmente, por fatores afetos às políticas energética e cambial do Governo e apenas residualmente por variáveis específicas de locomoção urbana, o conteúdo assumido pela política federal para os transportes urbanos nesse período não parece expressar uma adequada hierarquização da ação de governo no enfrentamento do conjunto de necessidades, por vezes graves e crônicas, de locomoção urbana existente no Brasil.

No período 1979/84, a política federal em transportes urbanos, resultante desses processos, caracterizou-se pela ênfase acentuada aos programas de modernização dos transportes ferroviários de subúrbios implementados pela RFFSA. Como vimos, essa opção estava claramente articulada no Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis - PTAEC, que, incluído no Programa de Mobilização Energética - PME, sob o comando da CNE e da Comissão SEPLAN de Energia, foi o principal instrumento utilizado para promover a adequação da política nacional dos transportes às transformações pretendidas no âmbito da política energética, em razão do segundo choque do petróleo.

Tendo em vista essa opção estratégica do PTAEC, em setembro de 1979 foi promovida, no âmbito da RFFSA, a criação da Diretoria de Transportes Metropolitanos, com o objetivo de cuidar especificamente da questão dos subúrbios. Essa diretoria foi o embrião do surgimento da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU, criada pelo Decreto nº 89.396 no início de 1984, "cabendo-lhe planejar, estudar, projetar, construir, operar e explorar comercialmente os serviços de transporte de pessoas, urbano e suburbano, por trens de superfície, nas regiões metropolitanas, cidades e aglomerados urbanos que justifiquem a existência desses serviços".

A Diretoria de Transportes Metropolitanos e a CBTU são, do ponto de vista institucional, importantes manifestações de maior ênfase atribuída aos transportes ferroviários de subúrbio pelo Governo Federal no período 1979/84.



A análise dos gastos públicos também revela essa ênfase. Remetendo-se aos dados do Anexo pode-se notar que os investimentos realizados pela RFFSA em transporte ferroviário de subúrbio voltam a crescer, em termos reais, a partir de 1980, sendo que o volume de recursos aplicados em 1983 foi duas vezes superior ao montante investido em 1979.

É importante salientar que o crescimento real dos investimentos em transporte ferroviário de subúrbio ocorre num momento em que os investimentos globais da RFFSA (carga + passageiros) caem substancialmente. Observe-se, nesse sentido, que esse montante global realizado em 1983 correspondeu, em termos reais, a apenas 33% do volume efetivado em 1976.

Em consequência, já desde 1977, mas sobretudo a partir de 1980, aumenta significativamente a participação dos investimentos em transporte ferroviário de subúrbio no volume total dos investimentos da RFFSA. Essa participação, que era de 4% em 1973, alcança 44% em 1982, e 82% em 1983 (Vide Anexo 76).

No período 1975/80, a política federal na área de transportes ferroviários de subúrbio concedeu acentuada ênfase à modernização do sistema do Rio de Janeiro e secundariamente à do sistema de São Paulo. Nota-se que em todos os anos compreendidos naquele período, a participação dos programas de modernização dos subúrbios cariocas no total de recursos aplicados pela RFFSA nessa modalidade de transporte foi sempre superior a dois terços, chegando, em alguns anos, próximo a 90% (Vide Anexo 78).

Com o PTAEC, em 1979, começam a ser incentivados os programas de modernização dos sistemas ferroviários de subúrbios das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife, Belo Horizonte, Porto Alegre e Salvador.

A ênfase atribuída a esses programas pode ser avaliada pelo fato de que sua participação no total de investimentos realizados pela RFFSA em transporte ferroviário de subúrbio passou de 7% em 1979, para 58% em 1983 (Vide Anexo 79).

A modernização dos transportes ferroviários de subúrbio foi efetivamente a prioridade máxima da política federal na área dos transportes urbanos no período de 1979/84. Esse ponto torna-se ainda mais claro com o fato de que simultaneamente a essa ênfase ocorreu o esvaziamento daqueles programas desenvolvidos no âmbito da EBTU, que vinham sendo considerados prioritários pela política federal dos transportes no período anterior.

Os dados sobre investimentos apresentados no Anexo são inequívocos nesse sentido. Observe-se que o patamar de recursos aplicados em 1983 e 1984 em programas voltados à racionalização do transporte por ônibus corresponderam, em termos reais, a menos de um quinto dos investimentos realizados em 1979.

Assim, a centralização do controle do processo decisório das questões afetas ao transporte coletivo urbano para o âmbito dos segmentos responsáveis pela condução das políticas energética e monetária do Governo, associada ao esvaziamento dos programas considerados prioritários pela EBTU, fez com que, no início dos anos 80, essa empresa, criada para promover a política nacional dos transportes, passasse a ser, fundamentalmente um órgão tomador e repassador de empréstimos financeiros a projetos cuja decisão de investimento não lhe coube arbitrar. Veja-se, nesse sentido, que 89% dos investimentos realizados pela EBTU, em 1984, foram simplesmente repasses desse tipo (Vide Anexo 49).

A inflexão em termos de preferência modal da política federal de transportes urbanos pode ser mais bem captada pela observação dos dados da Tabela 1, examinada há pouco. Nota-se que a participação dos programas de modernização dos subúrbios nos investimentos globais realizados pelo Governo Federal na área de

transportes urbanos que fora, em média, da ordem de 33% entre 1976/79, eleva-se para 71% entre 1980/84. Essa ênfase, presente em todo o período, acentuou-se no biênio 1983/84, sobretudo devido à contribuição dos empréstimos externos.

Assiste-se, em contrapartida, ao esvaziamento dos programas considerados preferenciais pela EBTU, percebido tanto pela brusca queda real no volume de recursos aplicados nesse programa como também pelo declínio de sua participação relativa no total de investimentos federais no setor: de 52% em 1976, para 7%, em 1984.

É verdade, porém, que, até 1982, a EBTU teve alguma margem de manobra para dar continuidade à implantação dos programas considerados preferenciais pela Empresa. Vale lembrar que, inclusive, esses programas foram contemplados pelo PTAEC em sua formulação inicial. Nesse contexto, no início de 1981, quando ainda não era tão pronunciada a ênfase aos trens de subúrbio, a implantação de programas visando racionalizar o transporte por ônibus teve apoio, ao menos no nível da retórica, do próprio Ministro. Em janeiro de 1981, Eliseu Resende anunciou a criação até o final desse ano de 1 000 km de corredores exclusivos para ônibus nas principais cidades brasileiras, o que proporcionaria a "economia de pelo menos um milhão de barris de óleo diesel". Segundo Resende, em declaração à imprensa, os programas de faixas exclusivas implementadas em Porto Alegre e Curitiba apresentaram resultados "exemplares", o que estimulou o Ministro a estender a experiência às demais grandes cidades do País. Por meio desse sistema, afirmou Resende, o Ministério esperava "solucionar o problema do transporte metropolitano, tornando-o acessível a todo o povo". Com base no fato de que "os transportes metropolitanos participam atualmente com mais de 60% do total de viagens/dia nas cidades brasileiras", o Ministro ponderou que "é preciso que se dê privilégio, preferência aos ônibus. Para isso, são necessárias frotas novas, renovadas, veículos modernos, com reduzidos custos de manutenção e operação, correndo em faixas exclusivas (... ) O esforço maior na

área de transportes é para a economia do consumo já que não temos um substituto definitivo para o óleo diesel. Por essa razão os corredores são importantes, pois havendo faixas seletivas e carros novos se desenvolve uma velocidade regular, livre de congestionamento, e assim se gasta menos combustível".<sup>(72)</sup>

A defesa dos programas considerados prioritários no âmbito da EBTU foi feita nos seguintes termos no relatório de atividades da empresa em 1982: "Conforme ressaltou o Ministro Soares Severo, em Conferência na Escola Superior de Guerra, dos 44 milhões de viagens diárias das nove regiões metropolitanas, 61% cabem aos ônibus, 29% aos carros particulares e o restante a ferrovias, metrô, táxis e outras modalidades de menor expressão. Tal fato, entre outros de observação imediata, revela a predominância dos ônibus no transporte coletivo público e sua repercussão sobre a renda e o salário especialmente dos segmentos mais pobres. (...) Assim, o Governo, por imperativos de justiça social, passou a admitir pacificamente a prioridade dos ônibus, remedando tratamento especial ao respectivo problema. A EBTU, no cumprimento dessas diretrizes, desenvolve programação sistêmica ou global, procurando atuar sobre todas as variáveis que interferem ou possam interferir no uso do ônibus, desde os itinerários pré-ocupacionais de manutenção preventiva ou corretiva das concessionárias, até as vias de pedestres que conduzem ao terminal de bairro; das linhas alimentadoras, em ciclovias e outras formas, aos terminais de transbordo; da frequência de viagens, abusos, sinalização prioritária, tarifas, ampliação da frota e itinerário da linha principal aos terminais intermodais; e destas, finalmente, com faixas exclusivas e outras intervenções, em corredores, nos terminais centrais".<sup>(73)</sup>

---

(72) CORREDORES pouparão 1 milhão de barris em 81. O Estado de S. Paulo, 31 de janeiro de 1980.

(73) MT/EBTU - Relatório de Atividades, 1982, p. 52.

Posteriormente, em junho de 1983, o Ministro Cloraldino Severo, ao destacar os programas de transporte ferroviário de subúrbio que vinham sendo desenvolvidos no setor, ressaltou a importância da rede de ônibus nos seguintes termos: "mas é na rede de ônibus que reside o maior potencial de expansão dos sistemas de transporte urbano. Isso, pelo fato de o País dispor de um parque industrial importante, voltado para o setor de uma infra-estrutura de vias facilmente mobilizável para a operação desse transporte, o que reduz os investimentos necessários para sua implantação. Em consequência, à exceção de casos em que requisitos de capacidade viabilizam a construção de metrô ou onde a disponibilidade de faixas de domínio ao longo de eixos de alta concentração populacional aconselha a implantação de serviços ferroviários, a estratégia setorial tem optado por sistemas de corredores de ônibus, operados em sítio próprio. A opção pelo trolebus vai de encontro à alternativa de energia elétrica, fonte que o Brasil possui em abundância". (74)

Mas, como vimos a pouco, as palavras do Ministro não encontraram ressonância na prática. Em vista disso, a EBTU voltava a reivindicar melhor atenção ao transporte coletivo por ônibus, que, segundo a empresa, "continua a exigir profundas modificações estruturais". Por isso, a EBTU sugere que "a ação do Ministério dos Transportes, através da EBTU, no período 1983/85, deve ser a de dar especial prioridade aos programas que beneficiem o transporte coletivo, mas, principalmente, parar e olhar com redobrada atenção o transporte coletivo por ônibus". (75)

---

(74) SEVERO, Cloraldino. O transporte urbano no Brasil. Conferência na abertura do Congresso da UITP, Rio de Janeiro, junho de 1983, p.7.

(75) MT/EBTU - A EBTU e a Política Nacional dos Transportes Urbanos, Brasília, 1982, p. 36.

CAPÍTULO III

PRIVATIZAÇÃO DAS POLÍTICAS DE GOVERNO E MAXIMIZAÇÃO  
DE INTERESSES PARTICULARES: O CASO DO  
METROPOLITANO DE SÃO PAULO

O objetivo deste Capítulo é apresentar alguns indícios que nos levam à hipótese de que, no desenvolvimento das ações de governo nos transportes coletivos urbanos no período 1964/84, parece ter ocorrido um processo de privatização, acompanhado da possibilidade de maximização de interesses particulares de segmentos privados e burocráticos.

A ocorrência desse processo, se devidamente comprovada, representa uma manifestação concreta da terceira característica do perfil de intervenção governamental nos transportes coletivos urbanos, no Brasil, no período compreendido por este trabalho.

Em razão da complexidade desse tema, optou-se, como recurso metodológico, pelo estudo de caso do processo de formulação e implementação do metrô de São Paulo.

A investigação realizada trouxe-nos indícios que conduzem à suposição de que fatores dessa ordem parecem ter influenciado tanto no conteúdo da proposição da rede básica formulada pelo Consórcio HOCHTIEF-MONTREAL-DECONSULT (HMD) em 1968 - parcialmente implementada - como também no processo decisório referente à definição do traçado da segunda linha (leste/oeste) do Metropolitano.

Contudo, é importante reafirmar que se trata de uma hipótese de difícil comprovação acadêmica que, ademais, não foi possível avançar no âmbito deste trabalho. Assim, o objetivo deste Capítulo é apenas apontar alguns indícios que nos levem a tal afirmação e suscitar pistas para novas incursões nessa matéria.

Este Capítulo subdivide-se em duas partes. Na primeira, procura-se recuperar, em linhas gerais, os Planos formulados e o debate havido acerca do Metropolitano de São Paulo no período 1925/65. Na segunda, objetiva-se apresentar os indícios que nos levam a atentar à referida hipótese.

1 - O VELHO SONHO DO METRÔ PAULISTA: PLANOS E DEBATE NO PERÍODO  
1925/65



"A viagem do metrô de São Paulo começou muito antes, há 49 anos. Um longo caminho em que o trem metropolitano parou, andou devagar e poucas vezes esteve em marcha rápida. Viu-se à frente com homens dinâmicos, mas também viveu no meio dos apáticos. Bem-intencionados e aventureiros, trabalhadores e demagogos estão nesta história de 49 anos do Metrô desde que, em 1925, a idéia de implantá-lo, para acabar com o congestionamento de São Paulo, começou a nascer".

CARLOS MANENTE, 1974.

A primeira proposta de construção de um sistema de metrô em São Paulo foi formulada em 1925 por Norman Wilson, técnico canadense e consultor da São Paulo Tramway, Light & Power Co., empresa concessionária do serviço de transporte coletivo por bondes desde 1901. Bastante "avançada" para a época, diz Berrini Jr., a proposta da Light foi "o primeiro estudo sério sobre o assunto" e, possivelmente, "o mais objetivo de quantos se tenham feito".<sup>(1)</sup>

Baseando-se em informações sobre fluxos e tempo de viagem, Wilson julgava ser prematura a necessidade do metrô para São Paulo de 1925, que possuía então cerca de 700 mil habitantes e não o recomendaria até que a população atingisse a 1,5 milhão. Nesse sentido, aconselhou que se desse início paulatino à obra pela construção de um trecho curto, para melhorar o congestionamento da área central, justificando nos seguintes termos sua proposição: "Devido ao fato de que São Paulo tem-se expandido em todas as direções, as distâncias e tempos de viagem são comparativamente curtos, de maneira que, baseando-se tão-somente nesses fatores, a necessidade

(1) BERRINI JR. Luis Carlos. O Metropolitano de São Paulo, Engenharia, Revista do Instituto de Engenharia, São Paulo, nº 260, fevereiro 1965, p.

de trânsito rápido é mais remota em São Paulo, tomando-se como base a sua população, do que seria numa cidade semicircular, como St. Louis, Detroit, Montreal ou Buenos Aires e muito mais remota ainda do que numa cidade comprida e estreita, por exemplo New York e Rio de Janeiro ... Devido à forma circular de São Paulo, é duvidoso que o trânsito rápido se justificasse nessa base, senão depois que a sua população atingisse a dois milhões. Mas as condições locais são particularmente adversas ao tráfego ferroviário na superfície, e se deve esperar movimento veicular equivalente ao encontrado nas cidades norte-americanas do mesmo tamanho. É pequeno o número de artérias e a estreiteza das que existem contibui muito para a conveniência de se terem caminhos independentes para os bondes na zona congestionada ... Nessas circunstâncias, parece inevitável que, para prover o transporte básico, a cidade será compelida à adoção de um sistema subterrâneo ou elevado muito antes que a sua população ou a sua área de per si o justifique; que, em lugar de sentir tal necessidade, quando a população tenha atingido o milhão e meio, já o começo de um tal sistema esteja em operação no chegar à cifra de 800 000. Este sistema ficaria coordenado com as linhas de bonde, sem o abandono destas. Um sistema de trânsito rápido, ou qualquer parte do mesmo, está fora de questão em São Paulo nestes 15 anos a seguir". (2)

Para apreciar o plano da Light, a Prefeitura de São Paulo contratou, na qualidade de consultor, o Engenheiro Dalrymple, um renomado técnico inglês. Em seu parecer, Dalrymple reafirmou os argumentos de Wilson: "A atual rede de bondes, quando remanejada e completada por serviços de ônibus, poderia satisfazer a população atual, mas, se a cidade continuar a crescer em todos os sentidos, como se prevê, esses meios de transportes deverão ser complementados por linhas modernas de grande velocidade, em leito próprio. É minha convicção absoluta, depois de estudo acurado da situação, que nenhum outro meio que não essas linhas, entre os distritos e o

---

(2) Conforme Maia, Prestes (Relator). Anteprojeto para um Sistema de Transporte Rápido para São Paulo; RMSP, São Paulo, 1956, publicado na revista Engenharia, outubro de 1956, p. 69.

centro, dará satisfação às necessidades de São Paulo no futuro. Não quero dizer que tais linhas se tornem necessárias desde já. De fato, a população ainda não é bastante grande para pagar uma obra de tal magnitude. Mas a Municipalidade deve pôr-se em ação imediatamente, a fim de garantir, quando for chegado o momento, o leito necessário". (3)

Apesar do parecer favorável de Dalrymple, a proposta de Wilson não foi aprovada pela Prefeitura. Segundo Leão, o ponto central da divergência era a vinculação do transporte urbano à questão energética, pois a Light também explorava o fornecimento de luz e energia elétrica e, portanto, a discussão do metrô envolvia, necessariamente, a outra concessão. De acordo com esse autor, era voz corrente na ocasião que "nada se resolva sobre a atual pretensão da Light sem se definir com precisão das condições para o fornecimento de força e luz. Ambos os contratos devem ser tratados conjuntamente, a bem do interesse da coletividade". (4)

Outro ponto que motivou resistências ao projeto foi a forma de financiamento proposta pela Light, que consistia na elevação da tarifa de bonde de 200 para 400 réis. Em 1927, o jornal "O Estado de S. Paulo" comentava da seguinte maneira a "solução" financeira proposta pela Light: "Não se discute que a eliminação das linhas superficiais de bondes, substituindo-as por linhas subterrâneas, seria uma solução para o problema do tráfego urbano. O que é discutível, talvez, é se São Paulo comporta financeiramente esta solução. A Light manifesta dúvidas a esse respeito. Tais dúvidas se evidenciam no fato de que a companhia não quer assumir o encargo dos capitais necessários para este empreendimento, mas pretende que a municipalidade, isto é, o povo desta terra construa os subterrâneos para exclusivo usufruto e gozo daquela empresa. E como lá dizem os

---

(3) Idem, p. 70.

(4) LEÃO, Mário Lopes. O Metropolitano de São Paulo. Monografia apresentada ao Instituto de Engenharia de São Paulo, São Paulo, 1945.

portugueses que 'pedir poucos é pobreza' a companhia é rica também em pedir. Não na satisfazem um ou dois túneis que perfurem o canteiro pondo em comunicação rápida e direta as duas partes da cidade. Quer uma série de galerias em múltiplas direções". Depois de analisar alguns aspectos do projeto da Light, a matéria é concluída nos seguintes termos: "Também assim não dá. Razoável é que a municipalidade coopere com a empresa na execução das linhas de trânsito rápido: mas essa cooperação deverá adstringir-se a ceder o uso dos terrenos de propriedade municipal que fossem necessários, facilitar desapropriações precisas, subvencionar mesmo os trechos da construção que viessem servir diretamente a outros serviços municipais. Mais do que isso é excesso; mais do que isso é sacrifício dos munícipes em benefício da Light. Acha a companhia que trezentos réis seria preço compensador de passagem para a primeira zona atual (seis e meio quilômetros). Dos quatrocentos réis que se propunha cobrar, estaria disposta a ceder trinta e três réis e um terço à municipalidade para custear a construção de subterrâneos e linhas de alta velocidade". ( 5)

A segunda proposta para construção do metropolitano paulista foi elaborada em 1928 pelo professor Antônio Carlos Cardoso, por solicitação do Governo do Estado. Cardoso propôs uma linha de 50 km que partia do Centro e se ramificava para Cantareira e Guarulhos.

Foi em 1930 que, pela primeira vez, o Engenheiro Prestes Maia entrou na história do Metrô de São Paulo, quando elaborou o Plano de Avenidas a pedido do Prefeito Pires do Rio. Não obstante o título, o Plano das Avenidas assumiu na realidade um caráter muito mais extensivo, havendo atingido o sistema ferroviário e a remodelação dos transportes urbanos.

Nessa oportunidade, Maia explicitou, pela primeira vez, o argumento que viria a defender nas quatro décadas seguintes, segun-

---

(5) O CONTRATO da Light. O Estado de S. Paulo, 3 de setembro de 1927.

o qual o metrô de São Paulo não era uma necessidade imediata, mas o seria num futuro próximo e, por isso mesmo, alertava que já naquele momento dever-se-ia planejar o desenvolvimento urbano prevendo seu futuro traçado: "O metrô paulista, se não é uma necessidade urgente, requer uma série de medidas de previsão. É geralmente ao atingir o primeiro milhão de habitantes que a construção se impõe e dessa cifra rapidamente nos aproximamos. Nada mais absurdo que criar dificuldades futuras a um empreendimento fatal". Posteriormente, em 1956, Maia refere-se a esse objetivo do Plano de Avenidas nos seguintes termos: "Nesta ocasião (1930) foram de novo aventadas idéias sobre o metropolitano paulista, embora só acessória e sumariamente, visto que não era o objetivo precípua (...). A idéia insistentemente pregada era a inevitabilidade final de um sistema metropolitano e a necessidade de um programa ou plano de previsões destinado a facilitar e garantir a exeqüibilidade futura do empreendimento. Isso importa mais que as próprias sugestões técnicas, naturalmente condicionado a obras de viação apenas projetadas e que poderiam ainda mudar ou mesmo ser abandonadas, como de fato, em muitos casos aconteceu". (6)

Apenas para ilustrar, observa-se que na construção da Avenida Nove de Julho e do Túnel Trianon, que estavam para ser iniciados, Maia recomendou que se reservasse uma faixa central na avenida e um terceiro túnel no Trianon para o metrô. Essa era uma das cinco radiais recomendadas por Maia em 1930, que ligaria o Anhangabaú até o canal de Pinheiros, de onde bifurcariam duas linhas: uma para Santo Amaro, outra para Osasco. Se fosse compreendido o alcance dessa recomendação, lamenta Maia em 1956, ter-se-ia, no futuro, um metrô "extremamente econômico, todo em superfície, salvo no túnel, onde passaria uma terceira boca ou sob a pista dos veículos comuns". (7)

---

(6) MAIA, Prestes (Relator). Anteprojeto para um sistema de transporte rápido para a cidade de São Paulo, op. cit., p. 70

(7) Idem, p. 70.

Infelizmente, ressalta Berrini Jr., em 1930, "sugestão tão simples e construtiva não foi considerada, obrigando os planos posteriores do metrô a prever outras alternativas, mais difíceis e dispendiosas para a linha destinada a servir esse setor da cidade".<sup>(8)</sup>

No período 1938/45, Prestes Maia foi Prefeito de São Paulo e pôde, então, colocar em prática algumas das medidas que preconizara desde 1930. Durante essa sua primeira administração, salienta Berrini Jr., "além de serem vigorosamente apoiados os planos e obras municipais em execução, foram tomadas medidas de fundo que tiveram como consequência e resultado a total remodelação urbanística da cidade". Nessa administração, prossegue o autor, "foram tomadas as primeiras medidas concretas, visando à construção efetiva do metrô". Dentre essas medidas, ressalta-se a imposição de "cauteladas construtivas às fundações dos grandes prédios a serem construídos ao longo do presumível traçado do sistema projetado, levando em conta os níveis mais profundos do metrô, a fim de se evitarem embaraços futuros à obra". Entretanto, "essa regra, infelizmente, foi abandonada pela Prefeitura depois de 1945 e somente retomada 11 anos após, em 1956 (...) com evidentes e graves prejuízos à coletividade".<sup>(9)</sup> Mas, além dessas medidas, outras se destacavam, a saber:

- Na construção dos viadutos Dona Paulina, Jacareí e Nove de Julho - concluídos respectivamente em 1943, 44 e 48 -, foram previstas as galerias para passagens do metrô. Somadas, elas representavam 500 metros de extensão total e constituíam-se, na opinião de Berrini Jr., emitida em 1965, em "marcos definitivos no trajeto da linha leste-oeste". O valor dessas realizações, prossegue Berrini, em artigo escrito nesse ano, "pode ser apreciado quando se considera que, embora vários planos de metrô se tenham feito, após essa época, nenhum deles mais afastou a linha leste-oeste,

(8) BERRINI Jr., Luis Carlos, op. cit., p. 13.

(9) Idem, p. 14.

do referido trajeto, por razões óbvias, demonstrando o inestimável valor da previsão feita".<sup>(10)</sup> Segundo Prestes Maia, "esta previsão, mesmo antes da oficialização de um esquema geral metropolitano, era indispensável não só porque pouco acrescia aos orçamentos como porque difícilimo seria encontrar outra ligação conveniente entre a cidade leste e a oeste, transversalmente do Vale do Anhagabaú e seu afluentes, ligação, entretanto, das mais necessárias, exatamente por motivo da divisão que esses vales infringiram à cidade".<sup>(11)</sup>

- a segunda medida, que continha o mesmo espírito da anterior, foi a previsão de uma faixa central para o futuro metrô na Avenida Itoiorô (atual 23 de maio) que entre 1938/45 sofreu retificações. Essa medida era uma alternativa para a linha norte, uma vez que o projeto da Avenida Nove de Julho não reservara faixa interna para o futuro metrô, tal como recomendara Prestes Maia no Plano de Avenidas em 1930;
- a terceira medida adotada no período 1938/45 foi a revisão do projeto da Avenida Leste. Projetada originalmente com 30 metros de largura, "foi ampliada para 58 metros (ao menos até a rua Almeida Lima) com o fito preconcebido de comportar uma faixa central para o elevado, com arborização lateral e o mínimo incômodo às propriedades lindeiras".<sup>(12)</sup>

Em 1945, foi a vez do engenheiro Mário Lopes Leão apresentar proposta para o metrô paulista. Nesse período, o cenário dos transportes coletivos em São Paulo era bastante grave, como relata Leão nos seguintes termos: "Todos presenciemos, de alguns anos a esta parte, e todos vemos agora agravado o problema dos transportes coletivos. Mas, conformados e cômicos da responsabilidade que

---

(10) Idem, p. 14.

(11) MAIA, Prestes (relator), op. cit., p. 71.

(12) Idem, p. 71.

pesa sobre os ombros de cada um, no momento atual, o povo paulistano, pacífico e ordeiro, obediente, trabalhador e resignado, se conforma, ainda, em contribuir com mais este sacrifício à causa das Nações Unidas, na inabalável confiança na Vitória. Esse quinhão ele paga na longa e incômoda 'fila' de embarque, à espera do ônibus, ou 'lota', de forma pouco elegante e nada cavalheiresca, para obter um lugar nos poucos veículos da Light, quase sempre desabrigado sob o rigor das intempéries de um clima pouco favorável. Este quinhão ele paga ao suportar a falta de conforto de uma caminhada longa até os pontos de embarque cada vez mais distanciados e, na viagem desconfortável e longa, malsentado ou comprimido pela sobrelotação excessiva, sentindo-se malseguro durante a viagem e vendo ao lado mulheres e crianças, velhos e doentes, todos lutando ombro a ombro, na mesma situação, na ânsia de alcançar o lar".<sup>(13)</sup>

Em função desse quadro geral, Leão preconizava a construção imediate do metropolitano, como pode ser verificado pela transcrição dos seguintes trechos de seu trabalho:

- "A nosso ver, os elementos resumidos nesta monografia, os estudos que fizemos no setor dos transportes coletivos urbanos e nossa experiência no ramo dos serviços de utilidade pública, nos permitem concluir que a solução do problema dos transportes só será encontrada, para a Cidade de São Paulo, com o metropolitano".<sup>(14)</sup>
- "... é preciso que se afirme peremptoriamente que é necessário não iludir a outrem, nem nos deixar iludir com medidas de emergência ou com paliativos, que podem ter o mérito de aliviar uma crise, mas não têm e nunca terão força para impedir a transparência do mal-agravado e, muitas vezes, irremediável. É a situação de fato que devemos olhar. É inútil e inoportuno fazer crítica e maiores considerações proteladoras, pois, ante os fatos

(13) LEÃO, Mario L., op. cit., pp. 229-230.

(14) Idem, p. 233.



consumados, nada mais resta que indagar a melhor forma de atender aos interesses da população. Quanto mais se demorar em realizar essa obra mais difícil ela se tornará e mais onerosa será sua execução. O que não se pode perder de vista é que o problema dos transportes coletivos urbanos precisa ser encarado objetivamente, à luz dos elementos concretos que a pesquisa do tráfego nos revela. E preciso ser resolvido com discernimento. É problema que requer solução racional e prática, que corresponde às necessidades locais e atenda, antes de tudo, ao interesse público".<sup>(15)</sup>

- "O problema dos transportes coletivos urbanos em São Paulo consiste, antes de mais, num problema social palpitante, inadiável, cuja solução representa sábia medida político-administrativa de alcance inestimável" (...) "As linhas de transporte rápido deverão ser estudadas imediatamente. A construção do metropolitano não pode ser adiada".<sup>(16)</sup>

Em 1948, o Prefeito Paulo Lauro contratou um novo plano para o metrô junto à Companhia Geral de Engenharia. Segundo Berrini Jr., este plano "adquiriu certa popularidade, em virtude de seu aspecto administrativo ter sido taxado de irregular". Contudo, do ponto de vista técnico "foi um plano sério, detalhado, embora criticável sob certos ângulos".<sup>(17)</sup>

O Plano da Companhia Geral de Engenharia não logrou melhor sorte que os anteriores e, segundo Berrini, "ficou nas gavetas da Prefeitura, não tendo havido qualquer medida em prol de sua concretização".

Em 1947, a Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain de Paris apresentou uma proposta para o metrô paulista que, como as demais, foi relegada ao esquecimento.

---

(15) Idem p, 230.

(16) Idem, pp. 234-235.

(17) BERRINI JR., op. cit., p. 14.

Posteriormente, em 1950, a Comissão de Urbanismo e Obras da Câmara Municipal, presidida pelo Vereador Henrique D. Villares, convidou uma equipe norte-americana filiada à "IBEC Technical Services Corporation" e dirigida por Robert Moses, para que examinasse "os problemas mais urgentes de São Paulo e sobre eles se pronunciasse". Os estudos do Grupo Moses não eram específicos para o transporte coletivo urbano e, menos ainda, para o metrô. Tratava-se de um "relatório minucioso" acerca do planejamento geral de obras públicas para o Município, incluindo recomendações aos setores de zoneamento, sistema arterial, transporte coletivo, parques e praças de recreio, saneamento e métodos de financiamento de obras públicas. O Relatório de Moses, contudo, reconhecia que o transporte coletivo era "o problema municipal mais urgente de São Paulo". Segundo Moses, "milhares de pessoas que trabalham no centro comercial ficam em filas, muitas vezes por mais de uma hora, esperando ônibus ou então se dependuram nos bondes, lotam caminhões, sucedâneos de ônibus, viajam em trens suburbanos - alguns deles puxados por velhas locomotivas a carvão - ou se utilizam de autolotação de todo o tipo".<sup>(18)</sup> Em outra passagem, Moses reafirma esse mesmo diagnóstico nos seguintes termos: "Nossas observações sobre o transporte coletivo na Cidade de São Paulo, o exame dos dados referentes à presente organização de seu tráfego, e a revisão de todos os estudos e planos para melhorá-lo, levam-nos à conclusão de que o problema de transportes da cidade é dos que mais urgentemente exigem solução. E deverá ser enfrentado de maneira energética e pronta".<sup>(19)</sup>

Em função dos elevados custos que a construção do metrô implicaria, o Grupo Moses recomendou que se iniciasse o planejamento de um sistema de trânsito rápido, de forma coordenada com um programa de vias expressas. Em essência, o relatório recomendou a construção de um feixe de vias expressas que interligariam a área central às zonas periféricas. Como solução mais imediata e viável,

---

(18) MOSES, Robert, op. cit., p. 12.

(19) Idem, p. 27.

preconizava a aquisição de novos ônibus que trafegariam em rotas especiais nessas vias expressas. Além disso, sugeria que, na construção de vias expressas, fosse reservado o espaço central para a construção de metrô em superfície e elevados e desaconselhava linhas subterrâneas, embora as admitisse "remotamente", na área central. Nota-se, a seguir, como essas recomendações transparecem no texto do próprio relatório: "À primeira vista parece que somente um sistema radial de trens subterrâneos, que se estendesse por vários quilômetros até as zonas limítrofes mais populosas, solveria o problema crescente; porém, chegamos à conclusão de que seria muito cara, no presente, a construção de linhas subterrâneas. Uma solução razoável e econômica seria a aquisição de uns 500 ônibus modernos, de grande capacidade, e o melhoramento das ruas e dos pontos terminais, enquanto se constroem artérias de comunicação que permitam o transporte rápido entre o centro da cidade, bairros e subúrbios. Algumas dessas artérias já existem; outras devem ser alargadas; outras ainda estão por ser construídas. (...) O transporte coletivo está intimamente ligado ao programa de artérias e de tráfego. Os requisitos de cada um foram ajustados e adaptados, de sorte que, na medida do possível, ambos se combinariam para a obtenção de economias substanciais. Dessa maneira, poder-se-ia evitar despesas vultosas com leitos próprios e instalações separadas, e o custo poderia ser pago dentro de um período de tempo relativamente curto. As rodovias expressas, que no plano requerem um serviço permanente de ônibus, foram projetadas com capacidade suficiente para permitir tal tráfego". (20)

O sistema de rotas expressas proposto consistia em radiais que interligariam a área central às zonas periféricas - Avenida do Estado, Rangel Pestana, Itororô (atual 23 de Maio), Nove de Julho, São João - e uma via circular que acompanharia os vales do Tietê e Pinheiros.

---

(20) Idem, pp. 12 e 30.

A sugestão para a reserva de faixa privativa para metrô foi feita especialmente na Via Rangel Pestana e Itororô (atual 23 de Maio): "uma faixa de 50 pés (15 metros) seria reservada no centro da rodovia expressa para a futura instalação de trens rápidos. Se fosse possível conseguir-se, de modo satisfatório, o estabelecimento de trens rápidos, com horários adequados, que corresse pelas linhas já existentes, poder-se-ia dispensar, no projeto, a parte central reservada para o trem subterrâneo, a partir, aproximadamente, da Rua Hipódromo, para leste. Os trens rápidos usariam o direito de passagem da rodovia expressa, desde este ponto até o centro da cidade. Por expressa a ser estabelecida na Rua Vergueiro, transferir-se-ia para a futura rodovia expressa do Vale Anhagabaú, onde também se reservaria uma área de 50 pés (15 metros) para possível uso por trens rápidos. Essa rota haveria de ligar-se com a faixa reservada, ora utilizada pelos bondes que rumam a Santo Amaro. Sobre a rodovia expressa, correriam ônibus de serviço sincronizado com o desses bondes, até que se fizerem necessários os trens rápidos. Também se reservaria suficiente direito de passagem para trânsito rápido na ramificação da rodovia expressa que conduz a Pinheiros e na rodovia expressa proposta ao longo do canal".<sup>(21)</sup>

Pela transcrição dessas passagens, torna-se evidente que, ao recomendar vias expressas, o Grupo Moses não excluía o metrô. Ao contrário, o estudo preconizava a reserva da área central dessas vias para metrô superficiais. Isso fica ainda mais nítido nesta passagem: "Nos casos em que se considera provável que o tráfego futuro requeira trens de transporte rápido, reservaram-se nos centros das rodovias expressas faixas especiais adicionais para a instalação dos trilhos. (...) É patente que somas imensas podem ser poupadas pela eliminação de leitos próprios independentes e de construções subterrâneas. (...) Nossa opinião é que o sistema proposto aos ônibus expressos e locais, suplementado pelo uso da porção central da faixa de domínio das rodovias expressas, reservada para trânsito rápido, dispensará a dispendiosa construção de grande parte das

---

(21) Idem, p. 31.

linhas de trens subterrâneos que, periodicamente, tem sido proposta para São Paulo. Um serviço de trens subterrâneos será eventualmente necessário na área central congestionada da cidade, mas isso ainda demorará muitos anos".<sup>(22)</sup>

Na primeira metade da década dos 50, a discussão sobre o metrô foi acalentada pelas intenções do então Prefeito Arruda Pereira, que em 1953 se obstinava em dar início ao metrô "custe ele o que custar". Sem colocar a questão em debate - dizia-se que o projeto fora elaborado "entre as quatro paredes do gabinete", de "afogadilho", dentro de um "injustificável sigilo" -, anunciou a abertura da concorrência pública para o início e implementação das obras. A manobra era facilmente identificável pelo momento em que foi feita a proposição: "O Prefeito Armando Arruda Pereira prepara-se para deixar a administração municipal. Mais dois meses e estará empossado seu sucessor. Tem-se como certa que a concorrência pública para a construção do metrô, será aberta por estes dias, mesmo sem a divulgação do projeto da obra, e que a Prefeitura visa com isso aproveitar as vantagens eleitorais da aventura. O que é preciso é dar início ao metrô, ainda mesmo que ele não venha a ser concluído".<sup>(23)</sup>

Esse fato contribuiu para desencadear uma intensa polêmica sobre a construção do metrô em São Paulo. Os principais argumentos defendidos na época agrupavam-se em três teses: a) contrárias; b) favoráveis à construção total, imediata e em vias subterrâneas; e c) favoráveis à construção parcial e em sistema de vias mistas.

As teses contrárias à implementação do metrô, alinhavam-se segundo dois pontos de vista: os contrários ao metrô em si e os contrários em função dos custos de empreendimento, que comprometeria prioridades alternativas.

(22) Idem, pp. 30 e 33.

(23) FOLHA DE S. PAULO, 15/01/1953.

O Engenheiro Luis de Anhaia Mello, por exemplo, advogava que o metrô "é coisa do passado". Radicalmente contrário à construção do metrô, justificava assim seu ponto de vista: "Temos mania do protótipo. O que se faz deve continuar sendo feito, sem se atentar para as circunstâncias sociais e tecnológicas da cidade, que hoje aconselham outras soluções para o desafogo do tráfego. Metrô é estrada de ferro. É característica da época ferroviária, que já passou, que ficou no Século XIX. (...) O metropolitano é hoje, do ponto de vista social e humano, contra-indicado. Não se pode mais conceber transporte de gente por buracos, coisa que Lewis Manford, um dos maiores escritores americanos já classificou de 'Man-Sewers'".<sup>(24)</sup>

A segunda linha de argumentos contrários à construção do metrô justificava-se em função da existência de outras prioridades que seriam comprometidas por longo prazo, dado o elevado custo da obra. "Há muita coisa errada nessa paulicéia", salientava o Eng. Cristiano S. das Neves (ex-prefeito de São Paulo): "Antes de se pensar em metrô, negócio deficitário, devemos cuidar dos calçamentos da cidade, da construção de escolas municipais, hospitais, parques decentes, vias expressas, bem como da estética urbana, da higiene e da retificação do Tietê etc.". Depois de salientar que "a situação da Metrôpole é caótica" e que "não há dinheiro que chegue para a solução de seus problemas", o ex-prefeito cogitava até mesmo a construção da nova capital do Estado; "para que se possa pôr fim a esse pandemônio em que vivemos".<sup>(25)</sup>

Outro urbanista partidário dessa argumentação era Leo R. de Moraes (Representante do IAB junto à comissão do Plano da Cidade, membro do Conselho Diretor da Sociedade Amigos de Bairro da Cidade e ex-diretor do Serviço de Trânsito). Ao chamar metrô de "estrada de ferro subterrânea", salientava ser "obra caríssima, que viria comprometer em grande parte e por muito tempo os orçamentos municipais". São Paulo é muito mais um "grande acampamento, onde

(24) METRÔ é coisa do passado. Folha da Manhã, 8/01/1953.

(25) Folha da Manhã, 26/01/53.

tudo está praticamente por fazer" do que propriamente uma cidade. Resume sua opinião: "Sou contra a construção do metrô porque São Paulo não tem plano diretor, porque nunca se fez estudo sério do problema, provando ser esta a única solução, porque não estamos em condições financeiras de realizá-la com luxo".<sup>(26)</sup>

Henrique Dumont Villares, então presidente da Comissão de Urbanismo, manifestava-se igualmente contrário e indagava sobre a proveniência dos recursos financeiros: "Como homem de negócios, não compreendo iniciativa de tamanho vulto e sem a segurança prévia do indispensável financiamento. Ora, capitais só se encontram para uma empresa, quando a renda corresponde ao investimento, é claro. No caso, mesmo que a obra fosse oportuna, seria ela infalivelmente deficitária, por um número considerável de anos". Em vista disso, por um lado, "seria pueril" que os próprios construtores se encarregassem do financiamento, por outro, aos cofres municipais cabiam outras urgências, não estando também em condições de custear o empreendimento. E conclui: "Já se vê que tudo concorre para que seja contrário a tal melhoramento, que além de tudo não merece tal prioridade. Confio no nosso atual prefeito, homem de bem, e espero que ele não desaponte seus admiradores com essa surpresa".<sup>(27)</sup>

O debate mais acalorado, contudo, foi travado entre os defensores de teses favoráveis ao metrô: imediata, total subterrâneo versus gradual, parcial e mista.

As principais argumentações de ambos os lados podem ser recuperadas no discurso de Prestes Maia, fervoroso defensor do metrô e de sua implantação gradual.

Maia contestava tanto a tese da desnecessidade absoluta do metrô quanto a opinião oposta de sua necessidade imediata, para execução completa. "Ambas as teses, extremadas que são, prejudi-

(26) "O METRÔ seria um luxo contra os orçamentos do Município". Folha da Noite, 16/01/53.

(27) NENHUM banqueiro dos EUA quis emprestar cinco centavos para a construção do metrô de São Paulo. Folha da Noite, 12 de janeiro de 1953.

cam a cidade: a primeira, impedindo medidas preventivas e iniciais fáceis, cuja falta acarretará grandes despesas e incômodos futuros; a segunda, mediante afirmações levianas, dando falsas esperanças ao povo, e confundindo empreendimentos técnicos e econômicos com FANTASIAS DE OITAVA".<sup>(28)</sup>

Em sua opinião, a tese da construção imediata era imperfeita pelos seguintes motivos:

- por subestimar os efeitos do metrô no descongestionamento da cidade, por exemplo;
- por reclamar exclusivamente o "subway", desprezando ou ignorando outras modalidades. O termo metropolitano foi apenas o nome das primeiras empresas londrinas e parisienses que implantaram metrô subterrâneos por "motivos locais e da época não sendo essa uma condição essencial". Metropolitano, ensina Maia, "designa qualquer linha ou rede de transporte urbano sobre trilho, que disponha de leito próprio e certas condições técnicas para um trajeto rápido seguro e de grande vazão. Note-se, pois, é essencial não particularizarmos, sob tal denominação, linhas 'subterrâneas', 'elevadas', 'superficiais' ou 'suspensas'. Por outro lado, o termo designa ainda linhas de transporte coletivo sobre trilho com algumas peculiaridades técnicas: ausência de cruzamentos em nível, rampas suaves, grandes raios de curvatura, sinalização e controle de tráfego perfeitos". E conclui: "Metrô é apenas uma destestável, mas útil abreviatura de Metropolitano (...). Reputamos essencial a admissão, em trechos, das soluções não-subterrâneas. Para os objetivos, é indiferente que as linhas sejam subterrâneas ou não".<sup>(29)</sup>
- por exigí-la imediata e completa: a execução imediata seria "estranhável" para Prestes Maia, porque os estudos na época eram insuficientes. Por outro lado, a execução total era igualmente estranhável, dado a cidade ainda não comportar "senão um começo de metropolitano, e isto mesmo fragmentariamente e a começar por suas linhas mais fáceis ou convenientes". Na época, as possibilidades

(28) MAIA, Prestes. São Paulo de ontem de hoje do futuro, Última Hora, 10/07/52.

(29) MAIA, Prestes. O metrô paulista, Última Hora, 04/07/52.



de transporte superficial não estavam esgotadas tanto porque a CMTC não atendia às necessidades presentes, como também devido à necessidade de completar o programa de artérias expressas e semi-expressas de 1939/45. Adotar "meios extraordinários de transporte", sem esgotar as possibilidades presentes, seria, para Prestes Maia, um "estranhável processo de administração". Compara o fato ao comportamento de um automobilista, "a quem faltando-lhe um pneumático e um desentupimento de carburador, em vez de providenciar esses pormenores, encomendasse imediatamente um carro novo mais potente". Com efeito, prossegue Maia, não possuímos ainda uma linha metropolitana, não possuímos uma única artéria expressa, não conseguimos sequer regularizar o lastimoso e elementar transporte superficial e, entretanto, querem nos dar ao luxo de metrôs, exclusivamente subterrâneos, que não têm N. York, Chicago, nem Filadelfia". (30)

Em vista disso, Maia propugnava uma "solução intermediária", que compreendia os seguintes aspectos principais:

- em primeiro lugar, é aconselhável que os metrôs sejam "evitáveis quando possível e adiá-los até esgotar antes os outros meios". Não se trata de ser contrário à construção, mas que seja viabilizada depois de: a) melhorar o sistema viário comum da cidade; b) melhorar o sistema de transportes superficiais, constituído por bondes e sobretudo ônibus, tanto comum como elétrico, e, c) fazer na medida do possível um sistema de vias expressas e semi-expressas. "Só depois disto caberá executar o metropolitano";
- em segundo lugar, renegava a idéia que associa metropolitanos a sistemas subterrâneos. Na realidade, um metrô deve ser sempre um sistema misto: subterrâneos, trincheira (rebaixadas), superficial e elevada;
- em terceiro lugar, propõe a execução por etapas, atacando primeiro as radiais mais fáceis ou sobrecarregadas; depois as mais di-

---

(30) MAIA, Prestes, São Paulo de ontem de hoje e do futuro. Última Hora, 07/07/52.

fíceis e, posteriormente, as interligações sobre o centro;

- finalmente, em relação à rede global, propõe um sistema radial, "mas sem cruzamento único central que tenderia a se congestionar". (31)

Cabe salientar outra idéia defendida por Maia e também por outros urbanistas na época: o aproveitamento do leito de vias expressas para o traçado do metropolitano. Maia propunha que fosse reservada a faixa interna da Av. Itororó (atual 23 de Maio), onde um metrô, em forma de trincheira, faria a ligação do Centro com o Ibirapuera. "Seria um metrô, custando pouco mais que uma linha de bonde".

Esse tipo de solução (vias expressas-leito do metrô) era também defendida por Lauro Barros Siciliano, membro do Instituto de Engenharia e da Comissão que posteriormente cuidou da elaboração do anteprojeto para um sistema rápido metropolitano, em 1956: "Penso que tal solução ainda está nas vias expressas, as quais podem comportar uma faixa para o transporte coletivo sobre trilhos, o que, diga-se de passagem, ainda é o mais eficiente, podendo transportar por hora cerca de 20 mil pessoas e até mais. Não se trata de um sistema obsoleto, uma vez que os veículos utilizados são confortáveis, rápidos e silenciosos. O sistema de vias expressas seria alimentado pelo serviço complementar de ônibus e de trolebus, os quais percorreriam as ruas dos bairros afastados, coletando passageiros e transportando-os às estações do metrô de superfície. Quanto ao transporte coletivo, já foi dito que a melhor solução é a da faixa privativa, sempre que possível em superfície. As estações de embarque e desembarque de passageiros poderão ser localizadas nas estruturas das pontes que passam sobre as vias expressas, ou mesmo ao longo de linha, em sítio adequado e com passagens subterrâneas para os passageiros que se destinam a ambos os lados da via. Inicialmente, a faixa central de algumas expressas poderá ser utilizada pa-

---

(31) MAIA, Prestes, São Paulo de ontem de hoje e do futuro, Última Hora, 29/01/53.

ra o transporte coletivo sobre pneu e logo que necessidades reclamem será a mesma então convertida em linhas de trânsito rápido sobre trilho. As avenidas expressas que ladeiam a faixa reservada pelo metrô em superfície, pelo fato de não possuírem cruzamentos no mesmo nível e acesso aos edifícios, proporcionam grande vazão de tráfego por faixa de três metros devidamente sinalizada, para veículos de maior ou menor velocidade".<sup>(32)</sup>

Em 1956, na gestão do Prefeito Lino de Matos, Prestes Maia presidiu e foi relator de uma comissão que formulou um dos mais significativos projetos de metrô para São Paulo. Em meados de 1955, uma comissão de engenheiros da CMT e da Prefeitura, constituída para debater a questão do transporte coletivo, concluiu pela "necessidade de ser imediatamente atacada e resolvida a construção do metropolitano". As conclusões da comissão foram posteriormente submetidas ao exame dos representantes "do maior número possível de entidades diretamente ligadas com a vida da cidade", em reunião realizada a 17 de outubro de 1955, que, segundo o Prefeito Lino de Matos, "valeu como uma verdadeira ratificação às conclusões dos engenheiros da CMT e da Prefeitura". Com isso, o problema do metropolitano passou para o terreno prático, tendo-se constituído uma comissão executiva.<sup>(33)</sup> A Comissão do Metropolitano foi nomeada pela Portaria nº 206 de 24/11/55 para, em "caráter cívico" - "pois não trazia nenhum ônus para a municipalidade" -, estabelecer "diretrizes gerais para o transporte coletivo e em especial para o sistema de trânsito rápido". Além de Prestes Maia, presidente e relator, a comissão era constituída por Lauro de Barros Siciliano, Renato do Rego Barros, Antonio Le Voci, Luis C. Berrini Jr. e José Vicente Vicari.

No dia 6 de julho de 1956, a Comissão apresentou os resultados de seu trabalho, condensados num documento intitulado "Anteprojeto para um Sistema de Transporte Rápido para a Cidade de São Paulo", que reflete, essencialmente, as principais idéias que Maia

(32) SICILIANO, Lauro B. Folha da Manhã, 19/01/53.

(33) REUNIÃO na Prefeitura para estudar sobre Metrô. O Estado de S. Paulo, 18/10/55.

defendia desde 1930. Nesse sentido, no capítulo intitulado "no que consiste um metropolitano", o relator da comissão ocupa-se em conceituar o objeto e desmistificar as concepções "errôneas" segundo as quais as linhas de metrô pressupunham necessariamente vias subterrâneas. Ao contrário, "trata-se de um equívoco, pois os 'subways' representam apenas uma das formas dos metropolitanos, que também podem ser elevados (elevateds), em aterros, em vala (trincheira), ou mesmo em superfície. O que realmente caracteriza os metropolitanos é o leito próprio e fechado, a ausência de cruzamentos de nível e as boas condições técnicas, isto é, rampas suaves e grandes raios. Não só não é necessário que sejam subterrâneos, como (salvo conveniências estéticas) convém que corram o quanto possível ao ar livre, em elevados ou diretamente sobre o solo, com o que se reduzem os custos, e tornam-se mais agradáveis as viagens. Na realidade os metropolitanos devem constituir redes mistas, sendo as modalidades de linha escolhidas de acordo com as circunstâncias de cada trecho: topografia, caráter do bairro, espaço disponível etc. Em regra, as linhas são subterrâneas no centro, nos pontos monumentais e nos melhores bairros residenciais; elevadas nas zonas industriais, nas artérias muito amplas e mais movimentadas; em vala nos arrabaldes médios, parques etc., havendo largura disponível; e em superfície nos subúrbios, nas faixas verdes das avenidas sem cruzamento, na zona rural e na margem dos rios, quando as pontes lhes concedem altura livre e suficiente. Do ponto de vista por assim dizer fisiológico, os metropolitanos são meios de transporte de massa, coletores, e os seus veículos geralmente correm reunidos em trens rápidos e frequentes, sobre trilhos. Este último característico não é absoluto, pois há formas outras ou novas, excepcionais ou em experiência"... (34)

O relator da comissão rebate também as teses absolutamente contrárias "aos metropolitanos em geral e ao de São Paulo em particular". Para contrapor-se ao argumento de que os "metrôs são

---

(34) MAIA, Prestes (relator). Anteprojeto para um sistema rápido de transporte para a Cidade de São Paulo, op. cit., p. 80.

obsoletos", Maia faz uma exaustiva enumeração dos principais projetos de metropolitano implementados e em fase de construção nas principais cidades internacionais, para em seguida concluir da seguinte forma: "se os metropolitanos fossem obsoletos, não o estariam projetando, iniciando e ampliando todas as grandes cidades. Seria supor que todo o mundo está errado, e certo sã alguns oposicionistas de São Paulo. Lembra-nos a anedota do casal que foi ver o filho sorteado na sua primeira parada. Lá vinha o batalhão garbosamente, todos com um passo uniforme, e sã o rapaz com passo diferente. A mãe emocionada observou ao marido: vês, Jorge? Todos os outros estão marchando errado"... (35)

Com relação à preferência das artérias expressas relativamente ao metropolitano, Maia argumentava nos seguintes termos: "Quando se preconizam vias expressas em vez de metrôs, costuma-se inconscientemente supor que os metropolitanos são muito caros e difíceis e as vias expressas relativamente baratas e fáceis. A realidade é outra. O metropolitano imaginado para São Paulo é relativamente fácil por dois motivos principais: primeiro, passa quase todo por ruas e terrenos públicos, dispensando praticamente expropriações; e segundo é um metropolitano predominantemente superficial, logo de execução econômica. Isso é sobretudo verdadeiro nas quatro primeiras radiais, onde os 'subways' não excedem 6% e 10% das extensões totais. Por outro lado, e inversamente, as artérias expressas são caras ... (...) O custo (do metrô), levando-se em conta a baixa porcentagem de túneis, não passará da ordem de duzentos milhões de cruzeiros, pela mesma unidade linear. Metade do orçamento da avenida expressa. Por outro lado, esta, com três filas em cada sentido, terá vazão de 10 000 a 20 000 passageiros no máximo, isto mesmo supondo forte porcentagem de ônibus e um desembarço nas entradas e saídas que o congestionamento superficial raramente permite (...), ao passo que uma única linha metropolitana pode transportar de 40 000 a 50 000 passageiros, quicã 60 000. Capacidade tripla. Se a matemática não mente  $2 \times 3 = 6$ . Isto é, a solução metropolitana, ao menos sob esses pontos de vista, aliã os mais impor-

---

(35) Idem, p. 75.

tantes, revela-se seis vezes mais vantajosa que a avenida expressa. Pode ser invocado o favor da avenida o fator estético e arejador. Reconhecemo-lo, mas respondemos com três outros adversos: a) os metropolitanos são soluções essencialmente democráticas e populares para a massa, ao passo que a superavenida favoreceu os transportes de luxo (ônibus e lotações) e os ricos que podem ter carros particulares, (...); b) os metropolitanos aliviam as ruas (...) e c) e circunstância de se unificado o sistema de transporte coletivo é outra vantagem para o trânsito rápido".<sup>(36)</sup>

Outra tese reafirmada no Anteprojeto é a de que o metropolitano é "desaconselhável" antes de se esgotarem todas as possibilidades de racionalização do sistema existente: "Em São Paulo, não obstante a sobrecarga dos veículos coletivos e o congestionamento das ruas em certos pontos críticos, ainda não se tirou dos sistemas superficiais tudo o que eles podem dar. Por isso, qualquer precipitação na construção de linhas rápidas é desaconselhável. Racionalização de itinerários, desafogo de muitos pontos por simples medidas de política, certas preferências aos veículos coletivos diante dos automóveis particulares, melhor uso das ruas, retornos centrais mais afastados, futuramente talvez mesmo restrições aos carros particulares no núcleo crítico, aumento do número e da velocidade dos bondes e ônibus, melhor conservação, tudo são providências preliminares do tipo que temos mencionado. Ao lado desse programa de "tráfego" importa, com maior vulto e alcance, outros "de urbanismo" propriamente dito, um programa em grande parte "cirúrgico", desagradável e caro, com que tantos "urbanistas sociais" se atemorizam e escandalizam, mas único remédio das situações desesperadas. É evidente que com o número crescente de veículos e o nosso tipo tradicional de ruas, exíguas e cheias de cruzamentos, só a racionalização dos transportes e da polícia não bastará para tornar a cidade mais tolerável e transitável. São necessárias ar-

---

( 36) Idem, p. 77.

térias novas, cortes cirúrgicos, pontes e túneis, cruzamentos em desnível etc., que deveriam fazer parte de um plano de urbanismo. Incluir-se-iam naturalmente as vias expressas razoáveis. Só depois de um tal programa realizado ou pelo menos concreto, é que, em boa regra, cabe recorrer aos metropolitanos. Na realidade, para efeitos de previsão, será necessário ter um anteprojeto de linhas rápidas mesmo antes disso. Em resumo, um plano geral do descongestionamento e transporte envolverá três partes: a) melhoramento e racionalização dos transportes superficiais; b) obras de urbanismos, especialmente obras viárias; c) o metropolitano, como coroamento e remate". (37)

O sistema recomendado pelo Anteprojeto compunha-se de três linhas (duas delas bifurcadas) definidas segundo suas direções principais, a saber: norte/sul - (Santana-Santo Amaro); leste/oeste (Penha-Lapa) e sudeste/sudoeste (Avenida do Estado).

A rede básica teria 100,8 km, sendo 38,9 km de vias elevadas, 36,4 km de vias superficiais, 2,4 km de túnel e 23,2 km em subterrâneo (ver Tabela 1).

Tabela 1  
REDE BÁSICA SEGUNDO LINHAS E TIPO DE VIA

| SISTEMA     | N-S           | NE            | E-O           | NO            | SE-SO         | TOTAL          |
|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Elevado     | 8 080         | 5 600         | 8 500         | 2 300         | 14 390        | 38 870         |
| Superfície  | 9 200         | 5 200         | 9 350         | 7 670         | 4 970         | 36 390         |
| Subterrâneo | 4 990         | -             | 11 800        | 90            | 6 280         | 23 160         |
| Túnel       | 1 520         | 300           | -             | -             | 550           | 2 370          |
| TOTAL       | <u>23 790</u> | <u>11 100</u> | <u>29 650</u> | <u>10 060</u> | <u>26 190</u> | <u>100 790</u> |

(37) Idem, p. 78.

Maia, em outras oportunidades, insistia na necessidade de se construir o metrô de modo gradual: "o que é premente não é começar o metropolitano e muito menos alocá-lo em grande escala ou sujeitá-lo a um vultoso contrato de concessão ou de constituição. O urgente é o projeto básico, o critério destinado a evitar numerosas obras tanto públicas como particulares que se estão projetando e fazendo (desgraçadamente, algumas até com malícia) nas faixas a serem reservadas". (38) Em outra passagem: O Plano "visa não propriamente à execução espetacular, mas, sobretudo, a este ponto fundamental, que é essencial nas cidades modernas, de assentar definitivamente certos números de diretrizes, que são indispensáveis, não só ao desenvolvimento do plano de transportes, mas ao próprio plano da Cidade de São Paulo (...) Não se trata portanto de uma aventura, como às vezes parece acontecer em algumas cidades que querem andar depressa demais. Pelo contrário, o que nós vamos fazer será apenas adotar um programa geral, para muitos anos diante de nós". (39)

O Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido foi aprovado pela "Comissão Orientadora do Plano da Cidade", e resultou em portaria aprobatória baixada pelo Prefeito, determinando sua estrita obediência em todos os planos e obras municipais. Segundo Berrini Jr., "sua principal preocupação foi de, sem descer a detalhes mínimos, salvo na linha sul, Itororô - Santo Amaro, mais madura, e em trechos já minuciosamente estudados, demonstrar a perfeita exeqüibilidade do traçado proposto. A Comissão do Metropolitano preparou, afinal, todos os projetos de lei, para garantir as faixas destinadas à passagem do metrô, nos poucos pontos em que se faziam necessárias desapropriações".

Todavia, prossegue Berrini, "enquanto era preparada essa publicação, o Executivo Municipal, contra o parecer da Comissão do

(38) MAIA, Prestes. O Metropolitano. Correio Paulistano, 12/12/55.

(39) Mais de 20 anos para construção das seis linhas do metrô. Diário da Noite, 08/06/58.



Metropolitano, e contra o próprio bom senso, abrirea concorrência para a construção de todo o sistema proposto; tal ato, ao arrepio de todo plano que acabara de ser elaborado, sequer levava em conta as prioridades e o programa de construção propostos, mesmo porque, naquela altura, somente uma ou duas linhas apresentavam movimento que justificasse sua construção; nessa conformidade, previa-se o início das respectivas obras em 1960, para que a primeira linha viesse a ficar concluída nos dias que correm". Assim todo o plano "cuidadosamente elaborado e preparado foi completamente posto de lado e abandonado".<sup>(40)</sup>

De fato, assim que assumiu a Prefeitura de São Paulo em 1956, Wladimir de Toledo Piza, ignorando as recomendações da Comissão do Metropolitano concluídas naquele ano, deu início ao seu metrô. Contudo, a concorrência pública iniciada pelo consórcio ALWEG foi um escândalo na época. Acusou-se a presidência da CMTC e a Prefeitura de São Paulo de "favoritismos". Dizia-se tratar-se de um jogo de cartas marcadas.

Em 10 de setembro de 1956, por determinação do Prefeito Municipal W. Toledo Piza, a CMTC publicou o edital de concorrência pública, para a implantação do metropolitano. "Menciona o edital que as propostas deverão indicar os sistemas a serem adotados, o modo de construção, entendido que o proponente se obrigará a nisso adotar o anteprojeto elaborado pela Comissão do Metropolitano da Prefeitura...".<sup>(41)</sup>

A concorrência pública serviria para escolher o sistema a ser adotado. Na oportunidade, três firmas estrangeiras concorreram com propostas: a) a Cia. do Metropolitano de Paris, que preconizava o sistema "convencional" com rodas de borracha, utilizado nessa cidade; b) um grupo japonês, que propunha o sistema convencional com rodas de aço, "suficientemente provado em todas as

(40) BERRINI JR., Luis C., op. cit. pp. 11-20.

(41) O PRIMEIRO passo para o metrô. A Gazeta, 11/09/56.

grandes cidades do mundo que o adotaram"; c) a ALWEG CORPORATION, firma alemã, "preconizando um sistema de sua especial fabricação, inteiramente novo, que se caracterizava pelo fato de os veículos correrem montados sobre uma viga de concreto...".<sup>(42)</sup>

O sistema ALWEG foi premiado na concorrência. Contudo, tal concorrência provocou discussões e controvérsias várias, "em virtude da exigüidade do prazo estipulado para a entrega das propostas, da falta de clareza dos seus objetivos e, principalmente, por divergir das conclusões a que chegara a Comissão do Metropolitano. Esta recomendaria a imediata aprovação do anteprojeto elaborado, mas somente em caráter de previsão, e jamais para construção imediata, em bloco, da rede total de 100 km, como era intuito daquela concorrência".<sup>(43)</sup>

Em 30 de dezembro de 1956, em artigo intitulado "O Escândalo do Metropolitano", o jornal "O Estado de S. Paulo" fez o seguinte comentário sobre os resultados da referida concorrência: "Não podemos concordar com o simulacro de concorrência pública que acaba de ser julgada por uma comissão da Prefeitura Municipal. Não podemos concordar e protestamos veementemente contra os resultados da farsa, porque sentimos a extensão do golpe desfechado contra o Município, através de um dos mais obscuros negócios já registrados em nosso país".

Depois de tecer alguns pormenores sobre a inidoneidade de alguns dos membros da comissão julgadora - "cujas vidas pregressas não resistirão à mais superficial devassa" -, o comentário prossegue nos seguintes termos: "Há meses denunciemos o nome da firma que obteria o primeiro lugar. Na Câmara Municipal, um vereador mencionou-lhe o nome, sílaba por sílaba, porque já se sabia da viagem de um emissário do Prefeito à Cidade de Colônia, onde manteve en-

---

(42) BERRINI JR., Luis C. A questão do metrô em São Paulo. O Estado de S. Paulo, 23/03/58.

(43) Idem.

trevistas com autoridades e elementos da firma ALWEG, bem como da vinda de elementos graduados dessa empresa que se fixaram em São Paulo. Ciente do que se passava, a Câmara Municipal considerou nulo o edital de concorrência e notificou os interessados de sua decisão. A imprensa atacou vigorosamente a Prefeitura. Levantaram-se as vozes dos representantes do povo na edilidade, protestaram alguns ilustres engenheiros paulistas, mas tudo sem o menor resultado. A Comissão, insensível, nada respondeu. Sonegou informes ao público, negou esclarecimentos aos demais concorrentes, escondeu até mesmo o critério de contagem de pontos pelo qual se apuraria a proposta vencedora, com a intensão visível de dificultar a disputa e criar facilidades à firma que deveria a todo o custo vencer. Surgiu por fim com o resultado nas mãos e divulgou o segredo, que em outras circunstâncias seria de polichinelo mas que, no caso, é o de Ali Babá (...). Não é possível que em plena Capital de um Estado como o de São Paulo se verifique uma tão escandalosa manobra, como se a população fosse presa indefesa de um grupo disposto a tudo e que agora, animada por outros êxitos, se lança ao campo internacional. O que foi feito precisa ser inteiramente anulado. Não se compreende que ao apagar das luzes de uma administração que se não soube impor ao acatamento da opinião pública, se feche tão levemente um negócio de tal vulto e importância para o futuro da cidade".<sup>(44)</sup>

Assim, mais uma vez, frustrou-se o velho sonho do metrô paulista. A anulação da concorrência pública foi feita no governo seguinte, de Adhemar de Barros, que participou da história do nosso metrô com dois lances cômicos. Em 1959, Adhemar de Barros abriu edital de concorrência para a construção de uma linha de metrô que juntava 500 metros de túneis aos já construídos em galerias sob os viadutos por Prestes Maia, ligando as praças João Mendes e da República. O título jocoso dado ao projeto não podia ser outro que não "centímetro". Um ano depois, o nosso Prefeito ameaçou construir uma linha menor ainda, ligando as três galerias com 140 metros de tú-

---

(44) O ESCÂNDALO do metropolitano. O Estado de S. Paulo, 30/12/56.

neis. O apelido da obra seguiu o espírito do primeiro: "milímetro".

Na ocasião, Prestes Maia fez os seguintes comentários sobre a proposta do então Prefeito: "Desconhecem os planos exatos do metropolitano agora posto em concorrência, mas parecem de saída discutíveis, porque refletem a história de concorrência de sistemas ou tipos. A Prefeitura, que tem 300 engenheiros até agora, não sabe o que quer tecnicamente, não estudou os tipos existentes ou que se têm apresentado no mundo, deixando mais uma vez sujeito à aventura e precipitação do julgamento da concorrência. Sabe-se ademais que esses julgamentos são propositadamente confusionistas. Já vimos no julgamento anterior o membro mais graduado declarar que não entendia nada do assunto e em seguida proferir o voto de desempate, que na verdade tornava-se único e decisivo, resolvendo como leigo o que os próprios técnicos não haviam acordado. E, o que é pior, justificou-os explicando que admirava o sistema vitorioso porque as portas dos vagões abriam e fechavam automaticamente ... No caso presente, sabe-se de oitava que a linha em concorrência, ao contrário da ordem preconizada no estudo oficial anterior, será a leste-oeste, pela Av. Celso Garcia, o que basta para mostrar diversos erros de partida: é a linha mais cara, devendo em grande parte ser subterrânea e irá consagrar e agravar o congestionamento do eixo atual do Brás. Para que serve a comissão onde figuram nomes e personalidades idôneas? Apenas para acobertar inocentemente uma segunda edição do atentado, só a última hora evitado há dois anos".<sup>(45)</sup>

No início de 1959, o Instituto de Engenharia sugere a revisão da concorrência do metrô, enviando à Câmara Municipal e ao Prefeito um ofício, "no qual insistia na necessidade da construção de um sistema de transportes rápidos para a Capital, mas sugeria que se fizesse uma revisão na concorrência que então estava aberta, visto que sua elaboração não obedeceu ao Anteproje-

(45) MAIA, Prestes. Não podiam ter opinado sobre o metrô os membros do Grupo Executivo do Metropolitano. Folha da Manhã, 17/10/58.

to apresentado pela antiga Comissão do Metropolitano". (46)

Em que pesem todas as polêmicas, o trabalho de apuração dos resultados da concorrência prosseguiu e em 14 de julho de 1959, a comissão julgadora apontou a proposta do grupo francês ("Société Générale de Tractin et d'Exploitation para o Brasil"), como a mais indicada, apesar de mencionarem "certas deficiências de ordem técnica".

No início de 1960, por já estar "cansado de esperar o auxílio do Presidente da República", o prefeito Adhemar de Barros anunciava a abertura de uma nova concorrência - que não anulava a anterior, ainda não-homologada por problemas financeiros - para o trecho de 140 metros entre os viadutos Jacareí e Nove de Julho.

O jornal "O Estado" denuncia o caráter eleitoreiro do empreendimento, proposto no período final do mandato do então Prefeito e, evidentemente, por se tratar de um ano de eleições: "A construção do metropolitano continua alvo principal do Sr. A. de Barros neste ano de eleições"... "Conhecendo-se sobejamente os processos utilizados pelo prócer do PSP, poder-se-ia julgar que não eram mais necessários quaisquer comentários esclarecedores, particularmente num caso de tão grosseira mistificação eleicoeira, como é o do metropolitano". (47)

Em 1961, retorna à Prefeitura de São Paulo o Engenheiro Prestes Maia. Logo no início de seu mandato, o Prefeito anulou a concorrência pública em que fora vencedora a empresa francesa. Com isso, Prestes Maia pretendia, mais uma vez, iniciar a construção do metrô, seguindo as diretrizes do Plano de 1956. Tudo levava a crer que, finalmente, o "velho sonho" realizar-se-ia: "A população acredita e só espera que os trabalhos comecem, certa ainda de que serão concluídos conforme os limites preestabelecidos. O modo como é anunciada a realização parece lógico, natural. Espan-

(46) SISTEMA francês venceu a concorrência, O Estado de S. Paulo, 14/07/59.

(47) O PRETEXTO do metrô. O Estado de S. Paulo, 03/03/60.

ta que ninguém tenha descoberto as soluções simples, afinal, agora propostas"... "O ambiente está desanuviado. Sereno e tranqüilo, o prefeito lança-se na execução de suas metas. Sem publicidade, comedidamente, fugindo a toda espécie de exageros. Não duvidamos nem um só momento de que após as palavras virão os atos. O Sr. P. Maia não faria promessas, se não estivesse certo de que as poderá cumprir". (48)

As primeiras medidas de Prestes Maia procuram efetivamente seguir as diretrizes do Plano de 1956. Em junho de 1961, baixa uma portaria determinando a adoção de uma "atitude de rigor, por parte de todos os órgãos municipais, para preservação das áreas em que passará o futuro metropolitano de São Paulo".

Dentre as medidas adotadas durante a administração Prestes Maia, com vistas à implementação do Metrô, de acordo com as sugestões apresentadas no Anteprojeto de 1956, destacam-se as seguintes:

- expropriação total da faixa destinada à Avenida 23 de Maio, entre o Hospital da Beneficência Portuguesa e o Parque Ibirapuera, e demais áreas entre a Praça da Bandeira e aquele Hospital, achando-se na posse da Prefeitura cerca de 50% desse segundo trecho. Em linhas gerais, a faixa de domínio da Av. 23 de Maio apresenta largura variável entre 50 e 70 metros, da qual 15 a 20 metros são destinados ao metrô;
- sondagem, cálculos estruturais e projetos definitivos dos outros cinco viadutos da Avenida 23 de Maio, isto é, Pedroso, Bernardino de Campos, Cubatão e Tutóia;
- sondagem e projeto definitivo do túnel Paraíso;

---

(48) O Estado de S. Paulo, 05/06/61.

- construção adiantada da ponte Cruzeiro do Sul sobre o Rio Tietê, com tabuleiro central elevado, de uns 500 metros de extensão, destinado a receber o metrô... (49)

No entanto, devido sobretudo a razões de ordem financeira, Maia não pôde dar início à obra pela qual lutou por mais de três décadas, deixando, assim, irrealizado um velho sonho de São Paulo.

---

(49) BERRINI JR., Luis C. op. cit. p. 54.

2 - MAXIMIZAÇÃO DE INTERESSES PARTICULARES: ALGUNS INDÍCIOS



"A discussão começa com o nome. Ainda há pouco o professor Veiga Cabral condenou o vocábulo, opondo-lhe 'metrô' ou 'subvia'. O primeiro nome confunde-se com o da medida, e o segundo exprime apenas uma das formas da coisa. Esta lãna-caprina justifica-se porque, como já se tem repetido, muitas das maiores questões da humanidade não passam de quiproquôs semânticos. O que sucede, também, em parte, com o Metrô, onde o leigo (sempre o mais discutidor) não define inicialmente os termos nem as condições do problema. Por falar em leigos, apresso-me a esclarecer: longe de nós a idéia de monopolizar o assunto para os engenheiros. Pensamos mesmo que a maior diferença entre técnicos e leigos apenas é que estes proferem barbaridades sem licença, e aqueles, legal e devidamente licenciados. O repórter está sempre convicto de que um vereador, engenheiro ou arquiteto é urbanista nato e entende forçosamente de metropolitanos. Azar dele".

PRESTES MAIA, 1952

A iniciativa para construção do metrô de São Paulo partiu do ex-Prefeito Faria Lima. Em agosto de 1966, foi criado o Grupo Executivo do Metropolitano - GEM, que, ainda nesse ano, promoveu a concorrência entre firmas internacionais de consultoria, vencida pelo Consórcio HOCHTIEF-MONTREAL-DECONSULT (HMD), para a execução do estudo de viabilidade financeira e do projeto de engenharia.

No dia 14 de dezembro de 1968 teve início a implementação da linha norte-sul, considerada prioritária pelo HMD.

A linha norte-sul do metrô liga Santana a Jabaquara, numa extensão total de 17 quilômetros, sendo 14 quilômetros em vias subterrâneas e o restante em vias elevadas.

Nos trechos subterrâneos foram adotados dois métodos construtivos: o sistema couraça ("shield") e o sistema trincheira ("cut and cover"). O método couraça foi utilizado na região central entre as Estações Liberdade e Tiradentes, numa extensão de 1,5 quilômetro. Foram construídos dois túneis, um para cada via, perfazem-

do um total de 3,28 quilômetros. O método trincheria foi usado no trecho sul, entre as Estações Jabaquara e Liberdade, numa extensão de 11 quilômetros. O sistema elevado foi utilizado no trecho norte, entre as Estações Tiradentes e Santana.

A linha norte-sul possui 20 estações, sendo 16 subterrâneas e quatro elevadas. Por seu porte, destaca-se a Estação Sé, ponto de cruzamento das linhas norte-sul e leste-oeste, que possui quatro níveis (incluindo o da Praça), contando com 58 escadas rolantes, 12 bilheterias, 60 bloqueios eletrônicos de controle de bilhetes e capacidade para atender até a um milhão de usuários por dia.

A operação comercial da linha norte-sul iniciou-se a 14 de setembro de 1974, num trecho de sete quilômetros, entre as Estações Jabaquara e Vila Mariana. Em 17 de fevereiro de 1975, a operação comercial estendeu-se até a Estação Liberdade, com um percurso de 11 quilômetros. A operação na extensão total de 17 quilômetros deu-se em 26 de setembro de 1975, embora ainda continuasse operando de segunda a sexta-feira no horário das 6h às 20h30m. A plenitude operacional foi atingida a 22 de março de 1976, quando passou a operar em todos os dias da semana das 5h às 24h.

As obras da segunda linha do metrô de São Paulo, a leste-oeste, iniciaram-se em 1976. Essa linha vai de Itaquera (leste) a Barra Funda (oeste), possuindo uma extensão total de 24 quilômetros, sendo 8,4 quilômetros em vias subterrâneas, 2,8 quilômetros em vias elevadas e 12,8 quilômetros em vias superficiais.

O trecho leste, da Sé a Itaquera, tem cerca de 17,5 quilômetros, sendo 1,9 quilômetro subterrâneo, 2,8 quilômetros elevados e 12,8 quilômetros em superfície. O trecho central, entre as Estações Sé e Santa Cecília, possui uma extensão de 2,3 quilômetros construídos inteiramente em subterrâneo pelo sistema couraça ("shield"). O trecho oeste entre as Estações de Santa Cecília e Barra Funda possui 4,2 quilômetros também em vias subterrâneas.

A linha leste-oeste deverá ter 18 estações, sendo duas elevadas (Brás e Itaquera), seis subterrâneas (Pedro II, Sé, Anhangabaú, República, Santa Cecília e Marechal Deodoro) e 10 em superfície (Artur Alvim, Patriarca, Rincão, Vila Matilde, Aricanduva, Carrão, Tatuapé, Belém, Bresser e Barra Funda).

O início da operação comercial deu-se em 10 de março de 1979 no trecho Sé-Brás, numa extensão de 2,3 quilômetros. Em agosto de 1980 foram inauguradas as Estações Pedro II e Bresser e em setembro e novembro de 1981 entraram em operação, respectivamente, as Estações Belém e Tatuapé. No ano seguinte, em abril, foi concluída a Estação República e, no final de 1983, foram inauguradas as Estações Anhangabaú e Santa Cecília.

Até o final de 1983, a linha leste-oeste operava comercialmente um trecho de 8,1 quilômetros entre Santa Cecília e Tatuapé, constituído por nove estações.

Do ponto de vista do gasto público, pode-se notar que de 1968 a 1983 foram investidos no metrô de São Paulo cerca de 4,0 trilhões (em valores de 1984); sendo que 2,1 trilhões foram aplicados na linha norte-sul e 1,9 trilhão na leste-oeste (vide Tabela 2).

Tabela 2  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
METRÔ - INVESTIMENTOS NAS LINHAS NORTE-SUL E LESTE-OESTE  
1968/83

(Em Cr\$ milhões de 1984)<sup>(1)</sup>

| ANO   | LINHA NORTE-SUL  |                   | LINHA LESTE-OESTE |                   | TOTAL            |                   |
|-------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|       | VALORES ABSOLUT. | ANO BASE 1978=100 | VALORES ABSOLUT.  | ANO BASE 1978=100 | VALORES ABSOLUT. | ANO-BASE 1978=100 |
| 1968  | 48 995           | 53.22             | 2 225             | 0.62              | 51 220           | 11.41             |
| 1969  | 66 657           | 72.40             | 1 385             | 0.39              | 68 041           | 15.16             |
| 1970  | 61 487           | 66.79             | 847               | 0.24              | 62 333           | 13.89             |
| 1971  | 116 650          | 126.70            | 8 634             | 2.42              | 125 285          | 27.91             |
| 1972  | 332 143          | 360.76            | 5 998             | 1.68              | 338 140          | 75.34             |
| 1973  | 425 036          | 461.66            | 16 133            | 4.52              | 441 170          | 98.29             |
| 1974  | 349 607          | 379.73            | 24 447            | 6.85              | 374 053          | 83.34             |
| 1975  | 304 620          | 330.87            | 97 286            | 27.27             | 401 906          | 89.55             |
| 1976  | 123 550          | 134.20            | 250 958           | 70.34             | 374 508          | 83.44             |
| 1977  | 87 270           | 94.79             | 190 260           | 53.33             | 277 530          | 61.83             |
| 1978  | 92 066           | 100.00            | 356 762           | 100.00            | 448 828          | 100.00            |
| 1979  | 63 551           | 69.03             | 216 560           | 60.70             | 280 111          | 62.41             |
| 1980  | 30 327           | 32.94             | 223 490           | 62.64             | 253 818          | 56.55             |
| 1981  | 8 162            | 8.86              | 193 433           | 54.22             | 201 595          | 44.92             |
| 1982  | 6 627            | 7.20              | 194 033           | 54.39             | 200 659          | 44.71             |
| 1983  | 5 749            | 6.24              | 80 026            | 22.43             | 85 775           | 19.11             |
| TOTAL | <u>2 122 496</u> |                   | <u>1 862 476</u>  |                   | <u>3 984 972</u> |                   |

FONTE: METRÔ - Relatório da Administração.

NOTA: (1) Valores Inflacionados pelo índice 2 (IGP - DI - IBRE/FGV).

A expansão dos serviços foi considerável, conforme revelam os dados dos Anexos 129 e 130. Pode-se notar que a partir de 1975, quando a linha norte-sul começou a operar comercialmente, o volume anual de passageiros transportados pelo metrô aumentou consideravelmente. Em 1983, com 25,1 quilômetros de linhas em operação (17,0 quilômetros da norte-sul e 8,1 km na leste-oeste), transportou 375,6 milhões de passageiros, o que corresponde a 15,6% do total de viagens por transporte coletivo realizadas na RMSP naquele ano.

O início da implementação do metrô de São Paulo suscita algumas questões de difícil entendimento, a saber:

- como compreender a sua viabilização num contexto em que os transportes coletivos urbanos eram totalmente marginalizados no âmbito da política geral dos transportes, tendo-se em vista seus reduzidos graus de adequação ao processo de acumulação?
- como compreender o surgimento do metrô num período em que era muito reduzida a centralidade da questão dos transportes coletivos urbanos no âmbito da estratégia de dominação das coalizões politicamente predominantes?
- como compreender que não só o projeto foi viabilizado como também apresentou um perfil, em termos de sofisticação tecnológica e de padrão de serviços, absolutamente contrastantes com o contexto de estagnação e deterioração dos sistemas de transporte coletivo urbano que subsistia naquele momento?
- o mesmo se coloca em relação ao elevado custo do empreendimento (sobretudo o referente à implementação da rede básica proposta pelo HMD), completamente distoante com a forma como se estruturava o financiamento e o padrão e direção do gasto a nível da política nacional dos transportes vigente naquele período?
- em suma, como se conseguiu viabilizar uma obra extremamente cara, portadora de sofisticado nível tecnológico e de requintado padrão

de serviços, num contexto em que a questão dos transportes coletivos urbanos era marginalizada a nível da política econômica e da estratégia de dominação política a nível do poder central e, em decorrência, assistia-se à acentuada estagnação e deterioração desses sistemas, refletidos no baixíssimo nível de qualidade do serviço prestado?

Trata-se, efetivamente, de questões complexas que mereceriam uma investigação específica, cuja realização encontrou limites no âmbito desse trabalho. Em face disso, o objetivo deste Capítulo é tão-somente apresentar algumas hipóteses exploratórias e indicar linhas de investigação que possam suscitar incursões futuras nessa matéria.

O ponto de partida para as ponderações desenvolvidas neste tópico foi o trabalho de Viola, Reiss, Lopez e Barros Silva realizado no âmbito da FUNDAF em 1979. Esses autores, após descreverem a "historicidade" da questão do metrô de São Paulo no período 1925/65, indagam acerca dos fatores que tornaram tão longo o período de "amadurecimento" do processo de implantação do metropolitano paulista. Nesse sentido, salientam que "existiram planos, alguns completos e realistas; a Municipalidade mostrou-se frequentemente bastante sensibilizada; o problema dos transportes existia, ou seja, a população, pelo menos de 1956 em diante, necessitava de alternativas, situação que tende a agravar-se; existiam grupos estrangeiros, principalmente planejadores e construtores (responsáveis pelo processo de produção do metrô em termos de obras, equipamentos, instalações, sistemas de sinalização etc.), interessados em uma obra de tal dimensão. Mesmo assim, esses fatores não foram suficientes para transformar todas as reivindicações sobre o problema dos transportes coletivos em iniciativas da máquina governamental, e quando este processo acontece, raramente recebe sanção política para que se transforme em uma decisão efetiva, da qual decorra ação governamental menos residual do que as conseguidas pelas sucessivas gestões de Prestes Maia e seu grupo junto à Municipalidade". (50)

---

(50) VIOLA, Eduardo et alii, A política de transportes coletivos na Região Metropolitana de São Paulo, - texto IV - Módulo Metrô, FUNDAF, São Paulo, 1979, mimeo, p.8.

Em seguida, indagam acerca de quais teriam sido os outros fatores que agregados aos anteriores fizeram com que esse panorama se modificasse a partir de 1966.

Salientam, inicialmente, a crença de que a capacidade financeira dos Municípios fora "potencializada" pela reforma tributária de 1967, o que parecia configurar um cenário distinto daquele existente até então.<sup>(51)</sup> Como se verá posteriormente, esse fato foi fartamente utilizado pelas forças políticas que impulsionaram o início da construção do metrô para fundamentar a viabilidade financeira do empreendimento.

É importante chamar a atenção para o fato de que em meados dos anos 60 havia uma euforia generalizada nos círculos do planejamento urbano de São Paulo com relação às possibilidades de se implementarem linhas de metrô - o que talvez decorresse, em grande medida, da suposta ampliação da capacidade financeira do Município. Observa-se, por exemplo, que o Plano Urbanístico Básico - PUB, elaborado em 1968 para a Prefeitura da Capital pelo Grupo Executivo da

---

(51) À guisa de ilustração, veja-se a seguinte passagem transcrita do Plano Urbanístico Básico - PUB, elaborado pela Prefeitura do Município de São Paulo em 1968: "a atual administração empenhou-se desde o início na recuperação econômico-financeira do Município, sem a qual não seria possível a execução de qualquer programa de obras, nem a recuperação do atraso existente. Nesse sentido, em 1965 obteve a aprovação da Lei autorizando o aumento dos impostos e taxas municipais, com base nos índices de correção monetária, restituindo-lhes o valor real que tinham na época em que foram instituídos. Como resultado dessa medida, os recursos praticamente duplicaram, permitindo-se, assim, iniciar, em 1966, as obras de absoluta necessidade que vinham sendo sempre adiadas. Além disso, quando da discussão da Reforma Tributária em 1966, a Prefeitura empenhou-se junto às autoridades federais no sentido de serem levados em consideração os problemas dos grandes aglomerados que, ao contrário da orientação legislativa então existente, exigem atenção e recursos especiais capazes de proporcionar soluções adequadas à magnitude e complexidade de problemas que apresentam. Essas medidas foram adotadas num momento e situação críticos, pois nas duas décadas anteriores, enquanto a população de São Paulo triplicava, a arrecadação municipal diminuía. Assim, a arrecadação por habitante, que, em 1950, era de NCr\$ 3,04 decresceu para NCr\$ 2,12 em 1964, a preços de 1960. Em decorrência da nova situação, a porcentagem de receita pública destinada ao Município passou de 6,8%, em 1964, para 16,2%, em 1967, e a arrecadação por habitante elevou-se de NCr\$ 2,12 em 1964, para NCr\$ 5,29 em 1967." (p.14).

Grande São Paulo - GEGRAN, recomendava a construção de 450 km de linhas que deveriam estar concluídas até 1990,<sup>(52)</sup> o que somente seria possível se fosse obtida a impressionante média de 24 km de linha por ano.

Outro fator que, segundo Viola, Reiss, Lopez e Barros Silva, deve ter contribuído para criar um ambiente favorável à implementação do metrô em São Paulo foi a intensa preocupação do Governo Revolucionário no período 1965/67 de se legitimar frente ao conjunto da população, mas, especialmente, frente às classes médias que se encontravam relativamente mobilizadas naquela conjuntura. Destacam, nesse sentido, que "o metrô é originalmente concedido como um meio de transportes que corresponde aos anseios e padrões da classe média e à imagem de 'Brasil-Grande'", sendo que a opção prioritária pela linha norte-sul "beneficia quase que exclusivamente este estrato social" - sem que, com isso, se queira afirmar que "seria esta a razão exclusiva da escolha dessa linha como pioneira."<sup>(53)</sup>

Consideram, ademais, o estilo do Prefeito Faria Lima e a ligação "bastante harmoniosa" que havia entre os distintos níveis de governo naquela época, como outros fatores que contribuíram para a viabilização do empreendimento.

Lembram também o "interesse potencial de setores empresariais que mais tarde se ligariam à obra, revelando um clima favorável por parte do empresariado como um todo para esta realização."

Concluem, por fim, nos seguintes termos: "Finalizando e sintetizando este quadro, podemos perceber que uma série de fatores interagiram para que a questão metrô transpusesse as pranchetas e as leis e decretos e começasse a rasgar o tecido urbano de São Paulo. Acreditamos que não caiba isoladamente a nenhum deles a responsabilidade por tal evento, mas sim a uma correta combinação

---

(52) Vide PMSP - Plano Urbanístico Básico, GEGRAN, São Paulo, 1968, p. 105.

(53) VIOLA, Eduardo et alii, op. cit., p. 10.



dos mesmos, onde alguns têm preponderância. No entanto, todos devem ser bem compreendidos e ponderados para que possamos entender os motivos da ação governamental em relação a esta questão".<sup>(54)</sup>

Neste trabalho, pretende-se contribuir para a compreensão dessa matéria a partir da colocação da hipótese de que, em que pese a importância desse conjunto de fatores mencionados, o surgimento e a própria concepção inicial do metrô de São Paulo foram viabilizados fundamentalmente devido à possibilidade de ocorrência de um processo de privatização e de maximização de interesses imediatos de segmentos empresariais e burocráticos.

Como se mencionou anteriormente, esse processo remete-nos a uma questão mais ampla que é a busca de mecanismos através dos quais a sociedade civil possa estabelecer controles mais efetivos sobre as ações do Estado Moderno.<sup>(55)</sup> A ausência de transparência dos processos decisórios das políticas de governo, presente mesmo nas sociedades politicamente mais democráticas, acentua-se em contextos políticos autoritários. O que se procura enfatizar aqui como característica da intervenção estatal no campo social é a opção predominante pela articulação entre a máquina governamental e segmentos prestadores de serviço ou fornecedores de bens, onde os primeiros funcionam como gestores das diretrizes dos programas e repassadores de recursos para os segundos que se encarregam da produção dos bens e operação dos serviços. Identifica-se que nesse processo de "divisão de tarefas" abrem-se espaços para o surgimento de conexões privilegiadas entre parcela de determinadas organizações públicas e segmentos privados que passam a obter controle sobre o encaminhamento dos processos decisórios de formulação, gestão e implementação de programas específicos, o que acaba por propiciar a maxi-

---

(54) Idem, p. 11.

(55) Consulte-se SHONFIELD Andrew, *Capitalismo Moderno*, Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1968.

mização desse interesses particulares, na maior parte das vezes em detrimento dos interesses da sociedade em seu conjunto.

Em geral, o resultado dos processos de privatização e maximização dos interesses particulares é a implementação de programas sofisticados, baseados em opções tecnológicas caras e complexas, que desconsideram a existência de alternativas tecnicamente aceitáveis, que implicariam menores custos e prazos de implementação.

Assim, por hipótese, acredita-se que fatores ligados ao fenômeno de maximização de interesses particulares condicionaram, em grande medida, a formulação e o início da implementação do metrô de São Paulo. Mais especificamente, fatores desse tipo parecem ter influenciado tanto no conteúdo da proposição da rede básica, formulada pelo consórcio HMD em 1968 - cuja linha prioritária (norte-sul) chegou a ser implementada -, como também no processo decisório de definição do traçado da segunda linha (leste-oeste).

Em decorrência, analisada à luz das carências sociais existentes no setor, o formato final dessas políticas parece apresentar aspectos controversos em relação à racionalidade da Administração Pública e às carências do usuário dos transportes coletivos em São Paulo.

Como já foi assinalado anteriormente, trata-se de uma hipótese de difícil comprovação acadêmica, cuja verificação encontrou, ademais, limites logísticos no âmbito desse trabalho. Em face disso, o objetivo deste tópico é tão somente listar uma série de indícios que nos levam a tal afirmação e indicar pistas para futuras investigações acerca do tema.

## 2.1 - O PLANO DO CONSÓRCIO HMD E A IMPLEMENTAÇÃO DA PRIMEIRA LINHA DO METRÔ

São vários os indícios que nos levam a supor que o conteúdo das proposições do Plano "Metrô de São Paulo: Estudos Sócio-Econômicos de Tráfego e de Viabilidade Econômico-Financeira", formulado pelo consórcio HOCHTIEF-DECONSULT-MONTREAL (HMD) em 1968 e o formato final da linha norte-sul - considerada a prioritária da rede básica proposta - expressem a possibilidade da ocorrência dos processos de privatização e maximização de interesse particulares.

Pode-se notar, em primeiro lugar, que o projeto de rede básica do HMD é extremamente caro, baseia-se em opções sofisticadas e parece desconsiderar alternativas tecnicamente aceitáveis e presentes no elenco de opções metroviárias. Esse fato se torna aparentemente paradoxal se considerarmos o contexto de estagnação, deterioração e abandono a que os sistemas de transportes coletivos urbanos estavam submetidos, no final dos anos 60. <sup>(56)</sup>

A rede básica proposta pelo HMD era constituída por quatro linhas: Santana-Jabaquara (norte-sul); Casa Verde - Vila Maria (leste-oeste); Pinheiros - Via Anchieta (sudeste); Vila Madalena - Paulista (Paulista).

Sua extensão era de 66,2 km, sendo 53,2 km em vias subterrâneas, 10,2 km em vias elevadas e apenas 2,8 km em linhas superficiais.

---

(56) Este ponto será examinado no Capítulo IV.

Tabela 3  
REDE BÁSICA PROPOSTA PELO CONSÓRCIO HMD SEGUNDO  
LINHAS, TIPO DE VIAS E EXTENSÃO

(Em quilômetros)

| TIPO DE VIA | LINHA SANTANA/JABAQUARA | LINHA CASA VERDE/V. MAIRIA | LINHA JÓQUEI CLUBE/PINEIROS | LINHA V. MADALENA/PAULISTA | TOTAL         |
|-------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------|
| Superfície  | -                       | 2,090                      | 0,720                       | -                          | 2,810         |
| Elevada     | 5,940                   | 2,160                      | 2,060                       | -                          | 10,160        |
| Trincheira  | 14,288                  | 7,570                      | 18,130                      | 8.080                      | 48,068        |
| Subterrânea |                         |                            |                             |                            |               |
| Couraça     | 0,750                   | 1,500                      | 2,930                       | -                          | 5,180         |
| TOTAL       | <u>20,978</u>           | <u>13,330</u>              | <u>23,830</u>               | <u>8.080</u>               | <u>66,218</u> |

FONTE: HMD, op. cit.

É importante salientar que, como vimos, a rede básica proposta pelo Plano elaborado em 1956 por Prestes Maia possuía 100,8 km, sendo 36,4 km em vias superficiais, 38,9 km em vias elevadas e apenas 25,4 km em vias subterrâneas, das quais tão-somente 2,4 km em couraça.

Esse fato se torna ainda mais relevante se considerarmos que o custo por km das vias subterrâneas é acentuadamente superior aos demais tipos, como revelam os dados da Tabela 4, estimados para o caso da linha norte-sul.

Tabela 4

ESTIMATIVA DE CUSTOS DA LINHA NORTE-SUL  
SEGUNDO O TIPO DE VIA

| TIPO DE VIA              | US\$/km<br>(em milhões) |
|--------------------------|-------------------------|
| Elevada                  | 6                       |
| Superfície               | 2                       |
| Subterrânea (trincheira) | 10                      |
| Subterrânea (couraça)    | 66                      |

FONTE: BELDA, Rogério. Conferência sobre o metropolitano de São Palo, no Seminário de Transporte Massivo de la Fedesarrollo, Bogotá, Colômbia, 1979.

Outro ponto que nos parece discutível diz respeito ao fato de que no traçado da linha norte-sul, definido pelo HMD e implementado prioritariamente, não se tenha aproveitado a faixa de domínio da Avenida 23 de Maio reservada para correr o metrô em superfície. Como se procurou mostrar anteriormente, essa foi uma das medidas tomadas com grande antecedência por Prestes Maia, visando a esse tipo de uso. Observa-se que, ao contrário, no trajeto norte-sul implantado pelo HMD, o metrô foi construído em vias subterrâneas na Avenida Jabaqura, num longo trecho paralelo à Avenida 23 de Maio, onde poderia correr na superfície a custos sensivelmente menores. É por essa razão que a linha norte-sul proposta no Anteprojeto de Prestes Maia, formulado em 1956, faria praticamente o mesmo trajeto daquela, proposta e implementada pelo HMD, tendo, porém, em sua maior parte vias superficiais. Veja-se, nesse sentido, que a linha norte-sul, proposta em 1956 por Prestes Maia, tinha 23,8 km, sendo 9,2 km em superfície, 8,1 km em elevado e 6,5 km em subterrâneo, ao passo que a linha implantada pelo HMD possui 17 km, sendo 13,6 km em vias subterrâneas e 3,3 km em vias elevadas.

Outro ponto que nos leva a aventar a referida hipótese diz respeito ao seguinte fato: parece haver, por parte das forças que impulsionaram o projeto de implementação do metrô de São Paulo, o objetivo de vender a idéia a qualquer preço, de consumir o fato, tornando-o irreversível. As palavras de um dos principais assessores de Faria Lima, membro do Grupo Executivo do Metropolitano - GEM e ex-Diretor Técnico da Companhia do Metrô, proferidas em 1978, expressam muito bem essa estratégia aparente: "Se não houvesse um imenso buraco na cidade, o governo sucessor poderia ceder à tentativa de, mais uma vez, rever os estudos e abandonar a idéia".<sup>(57)</sup>

É impressionante, nesse sentido, a determinação do Prefeito Faria Lima em agilizar o início do empreendimento. Logo no início de sua administração, o brigadeiro assumiu a iniciativa pela construção do metrô e afirmou categoricamente: "Chega de falar de metrô, vamos construí-lo (...). Não há nada que nos detenha em nosso caminho para o metrô de São Paulo".<sup>(58)</sup>

Nesse sentido, em 31 de agosto de 1966 foi criado o Grupo Executivo do Metropolitano - GEM, pelo Decreto Municipal nº 6.611, com a finalidade precípua de "estudar e sugerir providências para a implantação e operação do metropolitano de São Paulo, inclusive a obtenção de financiamentos".

No uso de suas atribuições, o GEM, em 6 de outubro de 1966, solicitou propostas a 17 organizações técnicas internacionais e nacionais para concurso destinado à elaboração dos estudos financeiros e de engenharia do metrô, sendo escolhido o grupo de consultores formado pela Associação Hochtief (Essen) - Montreal (Brasil) - Deconsult (Frankfurt), conhecido pela sigla HMD.

(57) A VERDADE do metrô. Entrevista de Marco A. Mastrobuono ao Jornal da Tarde, 14 de dezembro de 1978.

(58) SOLUÇÃO do metrô está no meio desses 200 quilos de papéis. Jornal da Tarde, de 16 de dezembro de 1966.

Em 26 de dezembro de 1966, foi criada a Companhia do Metropolitano de São Paulo, pelo Decreto Municipal nº 6.988 - aprovado por decorso de prazo - e em abril de 1967 foi assinado o contrato entre a Prefeitura Municipal e o Consórcio HMD para a execução do Estudo Econômico-Financeiro e do Pré-Projeto de Engenharia do Sistema de Transporte Rápido e em Massa de Passageiros de São Paulo, cujo relatório final foi apresentado em 8 de outubro de 1968. Dois meses depois, em 14 de dezembro, teve início a implementação da linha norte-sul, considerada prioritária pelo HMD.

Além disso, pode-se notar que alguns dos principais argumentos técnicos utilizados pelas forças que impulsionaram a viabilização do metrô para justificá-lo, sustentavam-se em pressupostos cuja fundamentação mostrou-se problemática.

É importante salientar que essas justificativas eram respaldadas por um "insuspeito" conteúdo tecnocrático, ou seja, fundamentavam-se em estudos técnicos "rigorosos" realizados por "respeitados especialistas internacionais" com "vasta experiência" nesse campo etc.

Nesse sentido, é ilustrativo transcrever as seguintes passagens da apresentação dos estudos realizados pelo HMD e assinada pelo Prefeito Faria Lima: "Entrego a público, na qualidade de Prefeito de São Paulo, os Estudos Sócio-Econômicos, de Tráfego e de Viabilidade Econômico-Financeira e o Estudo Técnico - Pré-Projeto de Engenharia para Construção do Sistema de Transporte Rápido em Massa - Metrô -, que já começou a ser implantado na maior cidade brasileira. Elaborado com a participação equitativa de firmas e técnicas nacionais e de origem alemã, a responsabilidade pelo alto nível dos trabalhos irmana e exalta ambas as técnicas ora a serviço do progresso de São Paulo. No primeiro trabalho (vol. 1), reúnem-se os resultados e conclusões de pesquisas, análises, diagnoses e prognoses, conduzidos com recursos dos mais vigorosos processos e métodos da técnica moderna, ficando plenamente explicitada a exata amplitude matemática de tudo aquilo que, numa primeira fase, se

intuíra como realidade ou que, apenas de forma necessariamente superficial, se pudera mencionar. Resultam também comprovadas, quer a necessidade de inadiável construção do metrô, quer a perfeita viabilidade do empreendimento face aos recursos financeiros disponíveis ou mobilizáveis, quer a rentabilidade da futura operação do sistema, quer o alcance social de sua implantação no suprir carência hoje suportada, principalmente pela imensa massa de trabalhadores da comunidade paulistana que, como ensejam entrever as projeções estatísticas, será integrada, dentro de 15 anos, por mais de 10 milhões de habitantes. Por sua vez, o Estudo Técnico - Pré-projeto de Engenharia (vol. 2) equacionou os problemas concretos para a execução da obra que será desenvolvida ao longo de uma rede básica de 66 km, cujo dimensionamento e traçado consideraram todos os estudos anteriores, máxime as contagens diagnósticos e respectivas revisões e atualizações, que permitiram definir, desde logo, a primeira linha e exigiram o complexo processamento da pesquisa de origem-destino para seu ajustamento e definições finais. Além disso, para o Pré-projeto de Engenharia foram avaliadas, exaustivamente, as características viárias, topográficas e geológicas da urbe, bem como a ponderação de custos entre as várias alternativas possíveis. Firmou-se, assim, a concepção técnica da maior obra de engenharia urbana jamais realizada no País. E, a partir desse roteiro, os problemas de cada trecho puderam ser enfrentados na fase de detalhamento que, por sua vez, possibilitou o início das obras. Dessa forma, os dois valores que, como esclarecimento e prestação de contas, ora entregue ao domínio público, refletem e coroam um árduo período de trabalho e reflexão, durante o qual o estudo crítico, a ponderação meticulosa, as avaliações rigorosas e as estimativas realistas, constituíram-se em norma rotineira e, ao final, ensejaram à Administração Municipal decisão de tal responsabilidade e de tão profundo alcance econômico e social". (59)

Um dos principais argumentos utilizados para "vender a idéia" do metrô era o de que, com a reforma tributária, a Prefeitura de São Paulo capacitava-se para financiar a obra.

(59) HMD, op. cit. s/p.



Em artigo escrito em abril de 1968, Marco A. Mastrobuono, um dos principais assessores de Faria Lima, ex-Secretário do Grupo Executivo do Metrô - GEM e à época Diretor Técnico da Companhia do Metrô, afirmava o seguinte: "Além dos recursos indicados - agências financeiras estrangeiras e financiamento para equipamentos - a Prefeitura do Município de São Paulo já reservou, no seu orçamento de 1968, uma quantia equivalente a US\$ 20 milhões para investimentos diretos no metrô da Cidade. Tal dotação orçamentária deverá se converter em fonte permanente de investimento na infra-estrutura de transportes urbanos em faixa privada-metrô.

Para caracterizar a capacidade da Prefeitura Municipal em assegurar estrutura financeira capaz de suportar o processo construtivo do metrô, mostramos na Tabela 5 a evolução da sua receita per capita, em termos de dólares, moeda que, para efeito de comparações, pode ser tida como estável, possibilitando assim um entendimento mais acessível.

Tabela 5  
EVOLUÇÃO DA RECEITA DA PREFEITURA MUNICIPAL  
EM TERMOS DE DÓLARES  
1950/67

| ANO  | POPULAÇÃO<br>Nº x 10 <sup>3</sup> | RECEITA                         |                    |
|------|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------|
|      |                                   | TOTAL<br>US\$ x 10 <sup>3</sup> | PER CAPITA<br>US\$ |
| 1950 | 2 000                             | 61 000                          | 30,50              |
| 1964 | 4 700                             | 38 000                          | 8,08               |
| 1965 | 5 000                             | 64 000                          | 12,80              |
| 1966 | 5 230                             | 110 000                         | 21,03              |
| 1967 | 5 520                             | 185 000                         | 33,50              |

Verifica-se, assim, que após 17 anos foi atingido e ultrapassado o resultado efetivo de 1950".<sup>(60)</sup>

Por ocasião da criação da Companhia do Metrô, em abril de 1968, o Prefeito Faria Lima também evoca esse argumento para justificar a obra. Segundo o jornal "O Estado de S. Paulo", o Prefeito, em seu discurso, "enalteceu o ex-Presidente Castelo Branco, o Ministro Roberto Campos e o Professor Otávio Bulhões pelo atendimento das reivindicações das capitais dos Estados mediante a promoção da Reforma Tributária, que possibilitou recursos para a realização de obra de vulto. O Brigadeiro Faria Lima declarou ainda que há alguns anos o custo da implantação apenas da primeira linha do metrô exigiria o comprometimento integral de 15 a 20 orçamentos anuais da Prefeitura. "Hoje - acrescentou - em decorrência da atualização dos impostos e da reforma tributária a obra poderá ser executada com o produto de um só exercício".<sup>(61)</sup>

Ora, era evidente que isso não encontrava sustentação real. É verdade que a reforma tributária melhorou a situação financeira da Prefeitura a partir de 1967, contudo, não a ponto de torná-la capaz de sustentar majoritariamente uma obra desse vulto. Por outro lado, é por todos sabido que a reforma tributária penalizou substancialmente a esfera municipal relativamente aos demais níveis de governo. Prova inequívoca disso é que já em 1970 a continuidade das obras do metrô debatia-se com sérios problemas financeiros. À guisa de ilustração, vejamos os seguintes trechos transcritos de matéria jornalística publicada em 1970: "A Prefeitura deverá incluir nos orçamentos de 1971 e 1972 verbas de quase NCr\$ 1 bilhão, enquanto o Estado deverá participar com NCr\$ 365 milhões, para que os cronogramas iniciais (do Metrô) sejam cumpridos. Ora, o orçamento da Prefeitura de São Paulo, que neste ano é NCr\$ 1,9 bilhão, não suportaria nos próximos dois anos investimentos mais elevados...";<sup>(62)</sup> "De onde a Prefeitura vai tirar 1 bilhão de cru-

(60) MASTROBUONO, Marco A. O Metropolitano de São Paulo. Engenharia, nº 298 abril de 1968, p. 60.

(61) FORMADA a Empresa do Metrô. O Estado de S. Paulo. 24 de abril de 1968.

(62) APLAUSOS, aplausos, e o metrô para. O Estado de S. Paulo, 8 de maio de 1970.

zeiros para o metrô? Nas recomendações do próprio Governo Federal ao conceder o aval, pede-se a realização de espaço financeiro por parte do Município de São Paulo e do Estado. Em que consiste esse espaço financeiro? Segundo os técnicos da Companhia do Metropolitan, seria a redução dos gastos em outras obras da Prefeitura, canalizando-os para o metrô. Se o orçamento do Município é de 1 bilhão e 900 milhões de cruzeiros novos e cabe ao metrô cerca de 1 bilhão, a Prefeitura só poderá reduzir gastos incluindo nos 900 milhões restantes. Então, o que será de tantas obras em construção?"<sup>(63)</sup>

Até a segunda metade dos anos 70, os Governos Estadual e Federal participaram apenas residualmente no financiamento do metrô de São Paulo. Assim, ao longo de mais de 10 anos, o financiamento do metrô parece ter absorvido mais de dois terços do orçamento municipal, restringindo acentuadamente a capacidade da Prefeitura no atendimento de outras demandas setoriais.

Mas além dos "fartos" recursos que seriam propiciados pela reforma tributária, Mastrobuono apontava também a possibilidade de utilizar-se das receitas operacionais do metrô como fonte de financiamento: "Outra fonte de recursos para fazer face à estimativa do custo da rede básica do metrô, é o esperado saldo positivo de sua receita industrial, a partir de 1972, para quando se prevê um movimento diário de cerca de 1 000 000 de passageiros na linha norte-sul, então em operação normal e integrada ao sistema ferroviário suburbano e ao sistema de ônibus urbanos".<sup>(64)</sup>

Ora, como se sabe, os metrôs são deficitários em todo o mundo, e como tal não geram receitas sequer para cobrir os custos operacionais e muito menos ainda para financiar investimentos.

(63) E o nosso metrô? Jornal da Tarde. 8 de abril de 1970.

(64) MASTROBUONO, Marco A., op. cit., p. 60.

Outro argumento comumente utilizado para viabilizar o projeto do metrô paulista que, igualmente, fundamentava-se em pressupostos bastante discutíveis, diz respeito ao custo do empreendimento.

De acordo com o estudo do HMD, o investimento fixo para a implementação da rede básica de 68 km foi estimado em 929,9 milhões de dólares. Segundo essas previsões, a linha norte-sul, com 17 km, deveria custar 270,3 milhões de dólares, o que equivaleria a 29,1% do custo total da rede básica. (65)

Pois bem. Em março de 1970, Vicente Chiaverine, Presidente da Companhia do Metrô, fez uma "revelação surpreendente": o custo da linha norte-sul aumentou para 366 milhões de dólares. Para justificar o aumento, o presidente do Metrô afirmou que os estudos do HMD constituíam um "elefante branco que foi usado para vender a idéia do metrô". (66)

Posteriormente, em julho de 1973, o então presidente do Metrô, Plínio Asmann, anunciou uma nova elevação de 25% do custo médio de construção de cada quilômetro do metrô. Com isso, a previsão de custos da linha norte-sul passou a ser de 500 milhões de dólares, quase o dobro do estimado pelo HMD. (67)

Em 1975, quando foi concluída a linha norte-sul, seus custos atingiam a cifra de 898 milhões de dólares, dois terços acima da previsão inicial, e quase o montante previsto para a construção de rede básica de 68 km. Segundo o jornal "O Estado de S. Paulo", a explicação para esse erro de previsão é dada pelo "pioneirismo da obra", que apresentou "problemas inéditos" em suas obras civis. (68)

Além disso, o HMD previa que 85,1% dos investimentos fixos da rede básica e 82,1% do custo da linha norte-sul seriam financiados por recursos nacionais. (69) Infelizmente não nos foi possível

(65) Vide, HMD, op. cit., vol. 1, p. 191.

(66) MAS afinal quando vamos passear de metrô. Jornal da Tarde, 28 de abril de 1970.

(67) AUMENTA 25% o custo do metrô. O Estado de S. Paulo, 6 de julho de 1973.

(68) METRÔ, 2 bilhões. O Estado de S. Paulo, 23 de março de 1975.

(69) Vide, HMD, op. cit., vol. 1, p. 191.

examinar a composição de recursos para investimentos da linha norte-sul mas, diante da incapacidade financeira do Município e da omissão dos demais níveis de governo, parece pouco provável que tal "profecia" tenha-se verificado.

Outro argumento técnico utilizado para agilizar o projeto do metrô, que, a meu juízo, tinha pouco fundamento, diz respeito ao prazo de implantação. Segundo o estudo do HMD, os 69 km da rede básica deveriam ser implementados num período de 10 anos.<sup>(70)</sup> De acordo com Mastrobuono, no referido artigo escrito em abril de 1968, "o ritmo de construção do metrô, da ordem de 6 km/ano, é perfeitamente viável e tem sido obtido na construção de novos metrôs ou na expansão de metrôs existentes, devendo-se salientar que Moscou está ampliando sua rede, de linha dupla, à razão de 14 km/ano".<sup>(71)</sup>

Além disso, pode-se notar que o dimensionamento da demanda da linha norte-sul, previsto em cerca de 1 milhão de passageiros/dia, também ficou muito aquém do estimado pelo HMD. Em 1975, após as integrações das linhas de ônibus no corredor norte-sul começava a transparecer a utopia dessas projeções. Na ocasião, Plínio Asmann, Presidente da Companhia do Metrô, admitia a impossibilidade de atingir o objetivo de 1 milhão de passageiros: "É impossível que isso ocorra por ter-se esgotado a capacidade do corredor norte-sul após as integrações com ônibus".<sup>(72)</sup> Segundo o Prefeito Olavo Setúbal, "o máximo de passageiros que podem ser transportados até julho (1976) é entre 600 e 650 mil, apesar de hoje estar integrado à linha norte-sul um total de 69 linhas de ônibus. Mesmo com a integração de outras 50 linhas - que atingiram um total de 120 linhas em toda a extensão da norte-sul - dificilmente poderá ser transportado um número de passageiros perto de 1 milhão".<sup>(73)</sup>

(70) HMD, op. cit., vol. 1, p. 174.

(71) MATROBUONO, M.A., op. cit., p. 60.

(72) O SONHO de 1 milhão de passageiros é inatingível. O Estado de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1976.

(73) Idem.

É importante salientar que o fato de que o tráfego da linha norte-sul se originaria "exclusivamente de sua área de influência" foi um dos fatores técnicos que pesaram na definição desse traçado prioritário. (74)

Outro ponto que gerou intensa polêmica diz respeito à opção prioritária pelo traçado norte-sul. Os que se opunham a esse encaminhamento argumentavam que o corredor leste-oeste deveria ser privilegiado por adensar um contingente populacional relativamente mais numeroso, de menor poder aquisitivo - e, portanto, relativamente mais desprovido da alternativa de dispor do transporte individual - e submetido a precárias condições de transporte coletivo.

Em termos técnicos, a prioridade pela linha norte-sul foi justificada pelo HMD, em função, sobretudo, de dois argumentos principais: a) era a única linha que propiciaria um certo descongestionamento da área central da cidade; e b) era um corredor desprovido de sistema de transportes ferroviários, o que não ocorria no tramo leste-oeste. (75)

É importante ressaltar que essa opção prioritária trazia implícita "a hipótese básica" do HMD de promover a integração do metrô ao sistema ferroviário de subúrbio. Mais especificamente, isso implicava reconhecimento por parte dos formuladores do HMD de que a linha norte-sul não se justificaria como opção prioritária caso os sistemas ferroviários de subúrbio que operam no eixo leste-oeste-sudeste não fossem remodelados.

Assim, desconsiderando a realidade do setor ferroviário no País, o HMD sugere que até meados dos anos 70 fossem aplicados US\$ 114,9 milhões em investimentos fixos nas ferrovias de subúrbio da Grande São Paulo.

---

(74) Vide HMD, op. cit., vol. 1, p. 115.

(75) Consulte-se HMD, op. cit., vol. 1, p. 115 e p. 174.

Embora não tenha explicitado qual seria a origem desses recursos, o HMD faz sugestões detalhadas de sua aplicação em cada um dos sistemas ferroviários que operavam na Grande São Paulo, abrangendo, inclusive, a unificação desses sistemas em termos de planos de linhas, bitolas, eletrificação e material rodante.<sup>(76)</sup>

Ora, naquele momento havia elementos suficientes para se avaliar que era muito remota a possibilidade de que tais recomendações se viabilizassem.<sup>(77)</sup> À guisa de ilustração, observa-se que já em 1969 o Grupo Executivo da Grande São Paulo - GEGRAN, aparentava alguma descrença quanto às possibilidades de a RFFSA modernizar o seu sistema de subúrbio, tal como preconizara o HMD: "Convém notar que a RFF tem demonstrado pouco interesse no transporte de passageiros, especialmente aquele de subúrbio. No entanto, até fins de 1972 serão necessários para adequar os trens de subúrbios federais em São Paulo US\$ 79 milhões, ou seja, pouco acima de NCr\$ 328 milhões ao câmbio atual de NCr\$ 4,15 para um dólar. Como o orçamento da RFFSA só prevê cerca de NCr\$ 200 milhões para investimentos em 1969 e anteriormente menos ainda, a mesma terá que desviar 19 meses de seu orçamento de investimentos (quantia planejada para atender a todo o Brasil) somente para atender ao serviço suburbano de São Paulo. Em outras palavras, faltam à RFF recursos para aparelhar-se a fim de atender à demanda de transportes da capital bandeirante".<sup>(78)</sup>

Em outra passagem, o referido estudo do GEGRAN adverte que se não houver a modernização dos trens de subúrbio e a integração dos sistemas de companhias ferroviárias, a prioridade da linha norte-sul não se justificaria: "Sem tal entrosamento e sem as melhorias na capacidade de transportes das ferrovias, a utilidade da linha norte-sul será eliminada. A linha prioritária seria então a Penha-Lapa".<sup>(79)</sup>

(76) Vide HMD, op. cit., vol. 1, p. 192.

(77) Este ponto será examinado no Capítulo IV.

(78) GEGRAN. Pontos de estrangulamento - Definição de objetivos e critérios básicos para o estabelecimento de prioridades. São Paulo, 1969, vol. 3, p. 122.

(79) Idem, p. 108.

E de fato, como veremos no Capítulo posterior, a modernização dos trens de subúrbio de São Paulo, especialmente no sistema da RFFSA, foi muito morosa, a despeito da violenta e intensa pressão popular frequente em todo o período 1974/84. Além disso, em 1984 o sistema de subúrbio da RFFSA não estava integrado ao sistema da FEPASA.

A análise do debate havido à época da formulação dos estudos de viabilidade técnica e financeira do metrô realizados pelo Consórcio HMD sugere que a prioridade pela linha norte-sul foi, sobretudo, uma opção política de Faria Lima, tendo-se em vista evitar "enfrentamentos" com segmentos da burocracia ferroviária. A obstinação do Prefeito em construir o metrô, aliada a sua sensibilidade de que um confronto com a RFFSA e a FEPASA certamente levaria a complicadas negociações que poderiam atrasar ou mesmo impossibilitar a implementação da obra, parecem ter sido fatores que pesaram decididamente na opção prioritária pela linha norte-sul. <sup>(80)</sup>

Esse argumento de que a escolha da linha norte-sul foi sobretudo uma opção política de Faria Lima é reforçado por indícios de que essa opção estava decidida a priori, antes mesmo do início da Pesquisa Origem-Destino, que forneceria os subsídios para que se fizesse tal escolha.

Em abril de 1967, foi assinado um contrato entre a Prefeitura e o Consórcio HMD, pelo qual este se comprometeria a concluir no prazo de 12 meses os estudos de viabilidade econômico-financeira e pré-projeto de engenharia no metrô.

---

(80) À guisa de ilustração, veja-se o seguinte trecho transcrito de fonte jornalística: "a escolha da linha norte-sul por Faria Lima foi essencialmente política segundo uma interpretação do Eng. Cláudio Frederico, que coincide com a opinião do Eng. Theodoro Gevert, do departamento de planejamento da Cia. do Metrô, para quem o metrô não existiria se o caminho inicial tendesse para o lado leste, começando de imediato com uma acirrada briga com a ferrovia. O Prefeito Faria Lima, observa Cláudio Frederico, estava muito preocupado em vender o produto metrô, ver o sistema implantado e fazer prevalecer sua idéia e opção para o transporte de massa. A linha norte-sul era de fato a mais viável quando se eliminava com isso a possibilidade de evitar entendimentos com a Rede Ferroviária Federal, caso a intensão fosse iniciar a linha priori-



Durante esse período seria realizada a Pesquisa Origem-Destino, que daria os subsídios para a escolha da linha prioritária.

No dia 5 de março de 1968, o HMD entregou à Prefeitura o pré-projeto de engenharia e os estudos de viabilidade econômico-financeira referentes apenas à linha norte-sul.

O não-cumprimento do contrato por parte do HMD foi pretexto para o início de uma forte oposição comandada pelo vereador Odon Pereira, então presidente da Comissão Especial de Trânsito e de Transportes da Câmara Municipal, que fez graves denúncias de irregularidades.

A principal acusação era a de que a linha norte-sul fora "arbitrária e política". Segundo o vereador, a construção desse trecho incluía-se em "mais uma promoção política de Faria Lima, que fez questão de deixar seu nome ligado à maior obra do século".<sup>(81)</sup> Assim, em sua opinião, a preferência pela linha norte-sul não tem base em pesquisas científicas, sendo, sobretudo, "uma manobra política que deve receber o protesto de técnicos nacionais e politicamente independentes".<sup>(82)</sup>

O vereador argumenta que essa opção estava decidida a priori antes mesmo do início da pesquisa (origem-destino) fornecedora de subsídios para que o Consórcio pudesse sugerir o traçado prioritário. Essa denúncia se baseou em investigação que o vereador fez por conta própria, motivada pelo seguinte fato: "Logo depois de ini-

---

(...) tária leste-oeste. Naquela época, afirma Claudio Frederico, o que se propunha era construir um trem paralelo aos trens federais para a prestação dos mesmos serviços e absorvendo vultosos investimentos. O ex-prefeito temia, com algum fundamento, que a resistência seria muito grande e a idéia poderia ser engavetada". Uma decisão para não desagradar os ferroviários. O Estado de S. Paulo, 19/12/76.

(81) E AGORA Odon conta toda esta história. Jornal da Tarde. 23 de setembro de 1968.

(82) Idem.

ciados os estudos, exatamente a 26 de julho de 1967, num canto de página de "O Diário de São Paulo", uma notícia dava conta que havia sido escolhida a linha prioritária do metrô: norte-sul (...). Estávamos a um pouco mais de 50 dias do estudo, não havia sido sequer iniciada a Pesquisa Origem-Destino e já se conhecia a linha prioritária. Os estudos, já precipitados para 10 meses no contrato, tinham sido efetivados em 50 dias".<sup>(83)</sup> Segundo Pereira, "... as Pesquisas Origem-Destino, juntadas às contagens de tráfego nas ruas, é que determinariam a partir de fins de 1967, quais os volumes de viagens em cada direção da cidade, sabendo-se que os testes para a confirmação desses levantamentos só foram iniciados no princípio deste ano (1968) e que, até o momento, estão sendo feitas correções permanentes. Mas em junho, os encarregados do projeto resolviam a priori que a linha norte-sul seria a mais carregada de passageiros".<sup>(84)</sup>

Diante disso, o vereador afirma ter procurado nos escritórios da Companhia do Metropolitano e do Consórcio de firmas contratadas "uma justificativa científica da opção pela linha norte-sul" tendo constatado o seguinte fato que o deixou "alarmado": "as estatísticas indicavam que o maior volume de passageiros a serem transportados tinha seu destino e origem nos bairros leste e oeste".<sup>(85)</sup>

Incompreendido com isso, relata o vereador, "movimentei-me vários dias em busca de informações" tendo durante algum tempo se dedicado ao estudo do problema, "ouvindo técnicos e consultado vastíssima literatura estrangeira ...".<sup>(86)</sup>

Vencido o prazo para a entrega do relatório pelo HMD, prossegue Pereira, a Câmara Municipal "expediu requerimento de informação de minha autoria, cobrando exemplares do estudo..." Treze dias após o vencimento do prazo contratual, Pereira recebeu a resposta assinada por Quintanilha Ribeiro, presidente da Companhia do Metrô,

(83) PEREIRA, Odon - carta dirigida e publicada no Jornal O Estado de S. Paulo em 7 de julho de 1968.

(84) VEREADOR critica decisão do Metrô. O Estado de S. Paulo, 5 de setembro de 1968.

(85) PEREIRA, Odon. Carta dirigida e publicada no Jornal O Estado de S. Paulo em 7 de julho de 1968.

(86) Idem.

"informando que o estudo estava sendo ultimado e me adiantando duas pastas de informações preliminares". Com base nesses fatos, o vereador concluiu que "aqueles eram concretamente os resultados até então obtidos pela Prefeitura (...) Treze dias depois de vencido o compromisso de entrega dos impresos, o consórcio possuía apenas o que me foi enviado".<sup>(87)</sup>

Continuando suas investigações, Pereira descobre a existência de um novo contrato para a realização dos mesmos estudos: "Através da nova resolução de número 31/68, o Senado Federal aprovava nova autorização, agora no valor de 6 milhões de marcos alemães, para estudos aditivos da viabilidade econômico-financeira e do pré-projeto de engenharia."<sup>(88)</sup>

Com base nesses novos fatos, Odon conclui que "trabalhou-se o tempo inteiro no projeto (não no pré-projeto) da linha norte-sul. Isso estava decidido antes mesmo de assinar o contrato".<sup>(89)</sup> A prioridade para o traçado norte-sul "foi decidida no dia 15 de julho de 1967, durante reunião da qual participariam elementos ligados aos estudos e projetos. Diversos documentos aludem a essa reunião e mencionam a ata feita, mas não consegui encontrar uma via sequer dessa data que é o único documento em que se baseia a escolha da linha prioritária".<sup>(90)</sup>

Com base nesses fatos, Odon Pereira acusa a Associação HMD de "descumprimento contratual" e a Prefeitura de "conivência com tal descumprimento" e a ambos, de "não terem realizado o estudo a que se comprometeram e para o qual consumiram quase 15 bilhões de cruzeiros velhos".<sup>(91)</sup>

(87) Idem.

(88) Idem.

(89) Idem.

(90) O Estado de S. Paulo, 5 de setembro de 1968.

(91) PEREIRA, Odon. Carta dirigida e publicada no jornal O Estado de S. Paulo, em 7 de julho de 1968.

Essas denúncias foram amplamente divulgadas pela imprensa, e motivaram a instauração de uma CPI municipal e a "ameaça" de outra estadual.

Na CPI municipal, instaurada em setembro/outubro de 1968, ouviram-se os depoimentos de representantes da Cia. do Metropolitano, do Consórcio HMD e das firmas contratadas para o detalhamento de trechos da linha norte-sul. Os resultados da CPI, segundo o relator Odon Pereira, "foram prejudicados pelo presidente da Cia. do Metropolitano, Quintanilha Ribeiro, que se recusou a prestar depoimentos, embora fosse o mais importante de todos".<sup>(92)</sup> As conclusões da CPI, segundo o relator, "apenas vêm confirmar as denúncias já efetuadas anteriormente: a) a escolha da linha norte-sul, para ser construída em primeiro lugar, não respeitou nem as exigências legais do contrato entre a Prefeitura e o Consórcio Hoechtief-Montreal-Deconsult, nem o desenvolvimento dos estudos e pesquisas". Com a CPI, a demonstração desse fato é reforçada pelo depoimento de Carl Theodor Mackel, diretor da Hoechtief, "que confirmou ter sido escolhida a linha norte-sul, como prioridade, logo no começo dos estudos"; e b) "a escolha da linha norte-sul como linha a ser construída antes das outras, foi feita em apenas 40 dias. Isso representa uma quebra do contrato com a Prefeitura que pode merecer a censura de ter esbanjado dinheiro dos cofres públicos".<sup>(93)</sup>

(92) O Estado de S. Paulo, 11 de outubro de 1968.

(93) Idem. À guisa de ilustração, veja-se como as reações a tais críticas escudavam-se no argumento acerca da insuspeitada competência e experiência técnica dos formuladores do HMD. Em setembro de 1969, o Presidente do Metrô, Quintanilha Ribeiro, refutou as acusações do Odon Pereira nos seguintes termos: Lá e cá, os inconformados com o progresso mobilizam toda a sorte de recursos, desde a matéria paga até insinuações de infâmia. Alguns candidatos a vereador, em busca de votos, certos advogados, em busca de clientes, e até um padre, iludido na sua boa fé por terceiros, de que sua igreja será destruída - e não será -, todos eles travestidos de técnicos julgam-se mais competentes do que a equipe especializada, constituída por alemães e brasileiros que, criteriosamente, elaborou o traçado com seriedade e obediência dos requisitos técnicos indispensáveis". (O Estado de S. Paulo, 25 de setembro de 1968). Na mesma ocasião o jornal O Estado de S. Paulo comentava o episódio da seguinte maneira: "A atorda que começa a crescer em torno de irregularidades que estariam sendo praticadas na Companhia do Metrô, não pode continuar nos termos em que

## 2.2 - CONFLITOS INTRABUCROCRÁTICOS E DEFINIÇÃO DO TRAÇADO DA SEGUNDA LINHA DO METRÔ

Por hipótese, acredita-se que o formato final da linha leste-oeste do metrô de São Paulo foi fortemente influenciado pela ocorrência de conflitos intraburocráticos deflagrados no processo decisório dessa política. O resultado da disputa, em que estava em jogo a auto-reprodução dos órgãos governamentais envolvidos, foi a geração de duplicidades e superposições em nome do privilegiamento de determinados interesses burocráticos.

No início dos anos 70, a reprodução institucional da Companhia do Metrô parecia estar seriamente ameaçada, em grande parte devido aos seguintes fatores:

- defrontou-se com os custos reais da obra muito superiores aos estimados pelo HMD;
- ausência de respaldo financeiro do Governo Federal com a consequente sobrecarga dos débeis orçamentos municipais;

---

(...) se vem desenvolvendo. Uma organização que inicia suas atividades apresentando desde os primeiros instantes proporções gigantescas, há de revelar falhas de maior ou menor vulto, pois nada no mundo nasce perfeito. A Cia. do Metrô não há de ser diferente das outras empresas que ao serem estruturadas já se enquadram em dimensões fora do comum. Terá elementos mais capazes, outros menos capazes, cometerá lapso na elaboração de planos e na estipulação de programas. Toda uma série enorme de erros deve ser admitida, a priori, uma vez que fatores negativos dessa ordem são comuns a todos os grandes empreendimentos. O que vale no caso, é a experiência dos homens que integram o consórcio HMD, para os quais os problemas técnicos decorrentes da construção de uma rede linha subterrânea para circulação de trens em alta velocidade, não constitui novidade e, sobretudo, a honestidade pessoal dos que assumiram a tarefa de dar a São Paulo em condições de eficiência, o sistema de circulação que há muito a capital bandeirante reclama". (...) "Os Planos de construção do Metropolitano, por força de contingências perfeitamente compreensíveis, podem e devem ser criticados. Que o sejam, mas com seriedade, por quem procure se informar antes de se pronunciar, e não por pessoas possivelmente honestas, mas cuja boa fé imbuída, por indivíduos interessados em vantagens inconfessáveis". (CAMPANHA inglórica; O Estado de S. Paulo, 26 de setembro de 1968).

- oposição do Prefeito de São Paulo no biênio 1970/71, cuja administração priorizou as obras no sistema viário. (94)

Em vista desses fatos, a Companhia do Metrô teve forçosamente de abandonar a proposta da linha leste-oeste, que constava da rede básica sugerida pelo Consórcio HMD, devido a seus elevados custos e por se basear quase que totalmente em vias subterrâneas.

Em vez da linha Casa Verde-Vila Maria, com 13,3 km de extensão - dos quais apenas 2,1 km em superfície - proposta pelo HMD, a Companhia do Metrô propõe um traçado composto basicamente de vias superficiais, aproveitando a faixa de domínio da RFFSA a leste, e da FEPASA a oeste. (95)

(94) Veja-se, à guisa de ilustração, o seguinte posicionamento do Prefeito Paulo Maluf: "Em primeiro lugar não considero o metrô uma obra prioritária. Ela é suplementar a todo um sistema de transporte urbano. Quem já viajou por diversos países sabe disso. O metrô não funciona sozinho: é preciso contar também com viadutos, avenidas, pistas livres e elevados. O nosso metrô, por exemplo, terá uma capacidade para transportar 1 milhão de pessoas por dia, mas, quando estiver pronto, a nossa população terá crescido provavelmente uma cifra equivalente. Ora, então ficamos na mesma? Por isso acho que o metrô não é prioritário: a cidade precisa igualmente de viadutos e pistas livres". E o Prefeito disse: o metrô é secundário. Jornal da Tarde, 12 de maio de 1970. Como se sabe, a prioridade da administração Maluf na Prefeitura de São Paulo foi a construção do Elevado Costa e Silva ("Minhocão").

(95) É curioso observar a mudança radical que em curtíssimo prazo ocorreu a nível do discurso técnico. Agora, questiona-se a racionalidade do HMD e fala-se em uma "nova mentalidade" em relação a obras metroviárias. No Relatório de Atividades da Companhia do Metrô referente ao exercício de 1973, faz-se referência à incorporação "do conceito de utilização preferencial de linhas em superfície que apresentam substanciais vantagens de redução de custo". Mas essa transformação fica mais bem-evidenciada na seguinte passagem transcrita do Relatório do exercício de 1975: "Dessa mesma experiência, gradativamente acumulada, em contínua assimilação e adaptação às condições nacionais, resultou a formação de conceitos novos, que permitem falar-se em metrô brasileiro, tropicalizado, implantado ao ar livre, seja ao nível da superfície, seja em elevados, com as mesmas qualidades de conforto, rapidez e segurança, porém de condições construtivas e linhas arquitetônicas bem mais simples, embora modernas, e custos menores, refugiando-se, quando possível, ao conceito tradicional arraigado de metrô subterrâneo".

A proposta da Companhia do Metrô gerou uma série de conflitos intraburocráticos, envolvendo órgãos federais (RFFSA, GEIPOT, Ministério dos Transportes), estaduais (FEPASA, Secretaria dos Transportes) e Municipais (Companhia do Metrô e Prefeitura). O processo decisório para a definição da linha leste-oeste desenvolveu-se no período 1971/77, ao cabo do qual se optou no tronco leste por um traçado paralelo à rede básica dos subúrbios da Central do Brasil, num aberrante caso de duplicação. Esse fato constitui um exemplo ilustrativo da influência das estratégias de auto-reprodução institucional e dos conflitos intraburocráticos no formato final das políticas de governo.

Procurar-se-á, a seguir, recuperar algumas etapas desse processo. Entretanto, é preciso chamar a atenção para os limites dessa análise, uma vez que se baseou exclusivamente em matéria jornalística divulgada na imprensa. Infelizmente, devido a impedimentos logísticos encontrados no desenvolvimento desta dissertação, não se pôde realizar como se pretendia, entrevistas qualitativas junto aos partícipes desse processo e tampouco recorrer à análise do farto acervo documental existente sobre o tema. Espera-se, no entanto, que as pistas aqui indicadas possam orientar futuras investigações acerca dessa matéria.

Em 1971, a Companhia do Metrô encomendou ao consórcio franco-brasileiro Engevix - Sofrerail o estudo da viabilidade econômica e o projeto de engenharia da segunda linha do metrô no tramo leste-oeste, aproveitando as faixas de domínio da RFFSA e da FEPASA.

O estudo, concluído em 1973, foi enviado ainda nesse ano à apreciação do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes - GEIPOT, então responsável pela avaliação de projetos na instância federal.

Em outubro de 1973, o presidente da Companhia do Metrô, Plínio Asmann, assinalou que o assunto estava na dependência do parecer

do GEIPOT e de entendimentos com a RFFSA. No entanto, mostrava-se otimista ao esclarecer que, "depois da aprovação e da obtenção de recursos financeiros, ela poderá ser implantada no prazo de dois anos". (96)

Contudo, os primeiros sinais de resistência do Governo Federal aos planos da Companhia do Metrô de São Paulo fizeram-se sentir em novembro de 1973. Informações jornalísticas davam conta de que para o chefe do setor ferroviário do GEIPOT, Samuel Goldman, "faltam informações técnicas do estudo do metrô e a viabilidade demonstrada por esses estudos não é possível ser aquilatada". Agora, observa o jornal "O Estado de S. Paulo", "ou o Metrô apresenta novos dados que justifiquem seu plano da linha leste, ou aceita outro estudo, já pronto, que foi elaborado por uma firma alemã em 1968, sugerindo um traçado nordeste, sob a alegação de que a Vila Maria seria a região mais prejudicada por falta de transportes. Para o GEIPOT, a linha leste, se for construída segundo o atual plano estará superada em pouco tempo". (97)

O Prefeito de São Paulo e o presidente da Companhia do Metrô reagiram prontamente. Para Colassuono, "houve uma manifestação precipitada do GEIPOT uma vez que existe um grupo de trabalho da Companhia do Metrô que se entende diretamente com o grupo do Ministério dos Transportes. E o próprio Ministério ainda não se manifestou a respeito!. Segundo Plínio Asmann, "o que foi publicado nos jornais reflete apenas a posição de um técnico e não do GEIPOT, pois a Companhia do Metrô não recebeu a formalização dessas críticas. Mas é conveniente lembrar que estudamos o projeto há um ano e a Companhia do Metrô coloca-se à inteira disposição do GEIPOT para quaisquer dúvidas sobre ele". (98)

(96) METRÔ, Plano da linha leste continua parado. O Estado de S. Paulo, 5 de outubro de 1973.

(97) GEIPOT não aprova os planos para linha leste do metrô. O Estado de S. Paulo, 30 de novembro de 1973.

(98) PREFEITO defende a linha leste. Jornal da Tarde, 19 de dezembro de 1973.



No início de 1974, às vésperas da sucessão do Presidente Médici, o GEIPOT contemporizava, procurando, assim, transferir a decisão para o próximo governo. No entanto, preparava um documento para ser entregue ao futuro ministro no qual explicitava claramente sua posição contrária aos planos do metrô. Segundo adiantou aos jornais um anônimo técnico do GEIPOT, "a construção da linha leste é inviável, pois representaria uma involução na ferrovia. Todos os progressos ferroviários levam ao aumento da voltagem e a reduções das estações de passageiros. A linha do metrô, de 750 volts, com estações em curtos espaços, colocaria fora uma linha de 3 mil volts dos trens suburbanos que, se for melhorada, poderá perfeitamente atender à população. Essa linha deve ser explorada pela Central do Brasil e essa é a melhor solução".<sup>(99)</sup>

Ao longo desse período em que se espera da mudança ministerial o GEIPOT "resistia disfarçadamente" aos anseios das Companhias do Metrô, alguns engenheiros ligados ao sistema de transporte coletivo declararam aos jornais que a solidariedade do GEIPOT aos interesses ferroviários representava "uma mentalidade atrasada de quem não suporta ver um metrô correndo em seu leito (...). Os técnicos do organismo federal (GEIPOT) nunca estiveram em São Paulo, não entendem o problema urbano da cidade. Na reunião do GEIPOT, o presidente do órgão chegou a sugerir que o Metrô construísse outra linha em direção a Santo Amaro. É uma prova clara e evidente que o 'clã dos ferroviários' é contrário ao metrô. Há algum tempo também sugeriram que a Companhia do Metropolitano abandonasse a linha leste e implantasse outra em direção à Vila Maria. Eles aprovariam esse projeto imediatamente, caso o Metrô aceitasse a idéia do GEIPOT (...). Eles estão usando a tática do desgaste pelo tempo e somente o novo Ministro dos Transportes dará uma solução. Talvez quem dará a resposta final seja o Presidente da República (...) Mas a mentalidade dos ferroviários é muito antiga, pois acreditam que vão per-

---

(99) A DECISÃO final: RFF e GEIPOT são contra o metrô. O Estado de S. Paulo, 14 de março de 1974.

der sua hegemonia. Eles querem melhorar o sistema de subúrbio para atender à metade da população, enquanto o Metrô poderia absorver o dobro. Dizem que o Metrô é mais caro, desconhecendo que ele é apenas um sistema mais sofisticado, e que não oferece um serviço de terceira classe aos passageiros. Se a RFF pretende montar um sistema mais sofisticado, terá que optar pelo metropolitano. O único que tem condições de construir o metrô no Brasil é a Prefeitura de São Paulo".<sup>(100)</sup> Outro técnico que participou da elaboração dos planos comentou a contemporização do GEIPOT nos seguintes termos: "na base de tudo está a mentalidade atrasada de quem não suporta ver o metrô correndo em seu leito e quer, com argumentos facilmente derrubáveis, defender um feudo em total decadência".<sup>(101)</sup>

Os representantes dos segmentos ferroviários defendiam-se com o argumento de que "metrô também é ferrovia" e, nesse sentido, chama a atenção para a magnitude da malha ferroviária de subúrbio existente na Grande São Paulo que, se devidamente remodelada, poderia oferecer um serviço com padrão semelhante ao do metrô. Veja-se, nesse sentido, o seguinte trecho transcrito do editorial da Revista Ferroviária, de março/abril de 1973, editada pela 9ª Divisão Santos-Jundiaí de RFFSA em São Paulo: "Vem aí, senhores, mais uma vez o trem, transporte sobre trilhos, como solução moderna para problemas quase insolúveis, a desmentir certa teoria, felizmente hoje com menos número de adeptos, de que o trem é sistema obsoleto de transporte de passageiro. Mas por falar em trem, e associado o termo atualmente muito em voga 'integração', é-nos forçoso lembrar que esta mesma Capital de mais de 5 milhões de habitantes é cortada por trens ferroviários que envergam para seu centro de gravidade: E.F. Sorocabana; E.F. Santos-Jundiaí e E.F. Central do Brasil (em suas denominações antigas), sem falarmos na "falecida" E.F. Cantareira, estirpada do mapa graças à incapacidade dos homens da dialética dos comícios, ou talvez, pela prevalência daquela teoria moderninha, a que já nos referimos, de que trem é coisa do passado, esquecendo-se esses mes-

(100) LINHA leste, o desafio do próximo governo. O Estado de S. Paulo, 9 de fevereiro de 1974.

(101) ZONA leste perde o metrô e a esperança. O Estado de S. Paulo, 14 de março de 1974.

mos sábios de uma verdade maior e óbvia, de que trem antigo e absoluto é coisa do passado, porém, trem moderno e rápido é coisa atual e, estrapolando-se, trem mais rápido ainda é coisa do futuro. (...) A malha viária constituída por esses trens-ferrovias, se integradas, tanto em tarifas como em estações de baldeação de passageiros e horários, teria dado, há muito tempo, um serviço de transportes de passageiros cuja eficiência seria magnífica, uma vez que, concomitantemente, se melhorassem os serviços de subúrbios dessas ferrovias".<sup>(102)</sup>

Posteriormente, o editorialista da Revista Ferroviária volta à carga, chamando a atenção para o fato de que o plano do metrô estaria, na verdade, gerando uma duplicação desnecessária de serviços e serviria, em última instância, para atender aos objetivos específicos da própria Companhia: "A polêmica publicamente aberta pelo nosso burgomestre através dos diversos meios de comunicação a respeito da linha leste do metropolitano de São Paulo, querendo trazer a opinião pública a seu favor, ou melhor, transformá-la em pressão para influenciar uma decisão favorável às suas pretensões, sugeriu os comentários que fazemos a seguir sobre o tema: 'Deve a Rede Ferroviária Federal S.A. ceder à Companhia do Metropolitano uma faixa de terreno ao longo do trecho suburbano da Central do Brasil em São Paulo? Tratando-se de construir uma linha para transporte de passageiros onde já existe idêntico serviço, logo pensamos num motivo. Poderia se argüir os serviços pouco confortáveis ofertados pela Rede no tráfego suburbano de São Paulo como o elemento determinante para o surgimento de tal idéia? Mas em contrapartida lembramos: estaria a Companhia do Metrô disposta a manter, como faz a Rede, tarifas não-remunerativas, de cunho eminentemente social, compatível com o padrão econômico da população da região servida pela Central do Brasil? (...) A idéia sensata seria a expansão do metrô nos vazios deixados pela atual malha constituída pelas linhas das ferrovias e sua perfeita integração no meio destas. Por que a Com-

(102) NETO, José Sartoris, Metropolitano paulista. Revista Ferrovia nº 29, março/abril de 1973, p. 5.

panhia do Metropolitano, tão afogada nas suas obras deveria despende recursos para melhorar uma corrente de tráfego existente (com recursos idênticos, a Rede poderia fazer até melhor porque tem 'know-how') quando há outras regiões menos servidas e, portanto, mais necessitadas. Não seria uma questão de interesse da própria Companhia, para baixar seu custo médio por quilômetro, anexando aos seus caríssimos 18 km da linha norte-sul os 40 km da Central do Brasil (linha leste (com uma via permanente quase pronta e a céu aberto somados a um fluxo de passageiros perfeitamente definidos, obtendo, dessa maneira, uma melhor condição de exploração, e não o interesse maior de resolver o problema global dos transportes em São Paulo? Também, em nome do interesse superior do qual falamos, devem as ferrovias integrarem seus serviços suburbanos e, principalmente, sair do prolongado marasmo em que se encontram para absorver a fatia que lhes cabe da responsabilidade do transporte suburbano, pois a presente situação é desalentadora e os prejuízos decorrentes recaem sobre a totalidade da população que habita a Grande São Paulo. Essa integração é obra de viabilidade óbvia, talvez de pouca monta em relação à sua utilidade. Já a colocação desses serviços em nível de padrão necessários é obra gigantesca. Enfim, basta uma simples observação sobre o mapa da Grande São Paulo que indique sua distribuição demográfica para constatarmos ser ridícula uma polêmica em torno da já famosa linha leste quando, na verdade, em termos de transportes urbanos de passageiros, de grandes massas, tudo ainda está por fazer".<sup>(103)</sup>

Em meados de março de 1974, a poucos dias da mudança do governo, Cloraldino Severo, presidente do GEIPOT, voltava a alegar "princípios éticos" para não antecipar a divulgação do parecer do órgão acerca da proposta da Companhia do Metrô. "Há 60 dias - diz ele - eu mesmo comuniquei ao Secretário de Transportes de São Paulo que a decisão sobre a linha leste caberia ao novo governo em atenção a ordens superiores. Por isso, o parecer do GEIPOT somente se-

---

(103) NETO, José Sartoris. Metrô x Rede. Revista Ferrovia, nº 35, março/abril, 1974, p. 5.

ria entregue ao futuro Ministro dos Transportes, a quem cabe tomar a decisão final. (...) Tentaram forçar uma solução a qualquer preço, misturando argumentos pseudotécnicos com agressões ao meu nome e acusações ao GEIPOT. Mas de nada valeu nem valerá. E a melhor resposta será a própria decisão final, oportuna e lúcida, preocupada apenas com os reais interesses dos paulistanos". (104)

Em maio de 1974, adentra a cena política um novo agente: trata-se do Secretário dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, que além de negar a faixa de domínio da FEPASA para a Companhia do Metrô no tramo oeste propôs a remodelação do sistema ferroviário da FEPASA e sua integração com o sistema da RFFSA. Era o "metrô em superfície" de Maluf. Evidencia-se, assim, um jogo de aproximação entre as companhias ferroviárias, estadual e federal, contra a "ingerência" da Companhia do Metrô.

Nesse momento, a disputa intraburocrática assume dimensões amplas envolvendo o Ministério dos Transportes, o GEIPOT, a RFFSA, a FEPASA e a Secretaria dos Transportes do Governo, por um lado, e a Companhia do Metrô e a Prefeitura do Município da Capital, por outro.

A rivalidade entre a Prefeitura e o Governo do Estado foi claramente explicitada nesse momento. "Nós é que temos o direito de falar de metrô", advertiam os técnicos municipais; "a diferença é que nós temos o terno e queremos pregar o botão e o metrô tem o botão e quer fazer o terno", rebatiam os técnicos estaduais. (105)

Contribuindo para acirrar a polêmica, no início de julho de 1974, o diretor técnico da FEPASA, Oliver H. Salles de Lima, "credenciado para falar em nome da empresa" afirmou que "a cessão do leito da ferrovia é uma solução impraticável. Não porque a

(104) O METRÔ prepara seu recurso. E espera a ajuda do novo governo. Jornal da Tarde, 15 de março de 1974.

(105) METRÔ e subúrbio, integração ou concorrência? Folha de S. Paulo, 17 de julho de 1974.

FEPASA não queria, mas porque é inviável". Para ele o que existe "é um problema físico. A FEPASA tem o leito constituído por duas vias, onde trafegam trens de subúrbio, passageiros de longo percurso e cargas. Além disso, como atravessa uma zona industrial, é servido por desvios industriais que recebem e entregam vagões. Para satisfazer o metrô e deixá-lo operar nesse mesmo espaço, seria necessário desguarnecer os outros setores, ou suprimi-los. Entre esses setores estão o transporte de carga e o de passageiros de longo percurso, além do atendimento às indústrias. A empresa não pretende interromper tais serviços, portanto não pode ceder o espaço ao metrô. (...) Não é nenhuma novidade que a FEPASA tenha problemas nos trens de subúrbio. Porém, já existe um plano preparado visando aparelhar a ferrovia para dar melhor atendimento à demanda. Pode ser que o metrô conseguisse atender melhor, com carros o dia inteiro. Mas isso seria atingido com sacrifício de outras atividades. Por isso, a melhor solução é a própria ferrovia prestar um serviço melhor aos passageiros de subúrbio, modernizando-se, fazendo correr mais trens no horário de pico". (106)

O Prefeito Colassuono reagiu prontamente a essa declaração nos seguintes termos: "causou espanto a manifestação do segundo escalão da Secretaria dos Transportes do Estado, enquanto seu titular está fora do País, e o Governador Laudo Natel assumiu para si qualquer declaração sobre o problema. Isso me causou espanto mas nenhuma preocupação". (107)

Segundo informações jornalísticas, a rivalidade entre técnicos governamentais das esferas municipal e estadual "chegou a um clima tão ofensivo que as duas áreas foram obrigadas a calar, pelo menos publicamente, e esperar por uma decisão definitiva do grupo de trabalho criado pelo Ministério dos Transportes para decidir sobre a execução ou não do Plano de Modernização dos subúrbios da FEPASA". (108)

(106) PLANO impraticável segundo a FEPASA. O Estado de S. Paulo, 10 de julho de 1974.

(107) PREFEITO rebate FEPASA e garante Metrô. O Estado de S. Paulo, 12 de julho de 1974.

(108) METRÔ e subúrbio, integração ou concorrência? Folha de S. Paulo, 17 de julho de 1974.

Isso não impediu, no entanto, que a direção da 9ª divisão Santos-Jundiaí da RFFSA em São Paulo voltasse a criticar abertamente a proposta da Companhia do Metrô: "Uma linha para ferrovia? E se lembrarmos da moderna técnica de sinalização ferroviária, com uma, duas, três ... linhas, tráfego bidirecional, não realizariam um serviço melhor e mais barato? Como se diz no meio empresarial: dentro de boa técnica. Em outras palavras, onde o sistema está implantado há 'coexistências pacíficas' através de estações de contato, onde o passageiro passa de um trem para outro. Que diferença faz se um é da Companhia do Metropolitano e outro é da Rede Ferroviária Federal. Por coincidência, neste exemplo, até o trem é do mesmo fabricante. (...) Por essas e outras razões a RFFSA não se mostra simpática à idéia de penetração das linhas do metrô na sua área de influência ou, mais precisamente, na faixa ferroviária da 6ª Divisão Central do Brasil, conforme protocolo assinado pela Administração anterior, porém com a precaução de observar a sua viabilidade através de estudos competentes. O próprio GEIPOT, órgão responsável pela política de integração dos transportes, embora assediado e até coagido através da farta publicidade dirigida, provocada pela atual Administração Municipal de São Paulo, não se definiu favoravelmente às teses em questão. E não se diga que a implicância com essas idéias é da rede ou da área federal, pois no próprio âmbito estadual, onde a sintonia entre os seus diversos setores é condição primordial, aliás até motivo para a destituição de um ilustre técnico do cargo de Prefeito de São Paulo, a 'invasão' de Metrô nos pagos da Ferrovia tem sido repelida com firmeza. Toda essa celeuma, porém, acabará redundando em benefício para a população de São Paulo e os méritos, nesse caso, cabem quase que exclusivamente ao seu atual Prefeito. Pois, ao não abrirem mãos de suas prerrogativas, no tráfego de subúrbio, tanto a RFFSA como a FEPASA assumem publicamente a responsabilidade e, por que não, o compromisso de aprimorar seus trens de subúrbio, equiparando-os aos modernos do Metrô. E, se não o fizerem, estarão execradas perante a opinião pública, pois esta, por um simples processo de comparação, que estará ao alcance do mais modesto usuário, poderá formular o seu conceito final".<sup>(109)</sup>

(109) NETO, José Sartoris. Metrô x Ferrovia: Capítulo II. Revista Ferrovia, nº 36, maio/junho de 1974, p. 5.

Compartilhando dessa posição em meados de 1974 o Ministro Dirceu Nogueira faz declarações à imprensa mostrando-se favorável à integração e à modernização dos sistemas da RFFSA e da FEPASA, em detrimento das pretensões da Companhia do Metrô. Segundo o Ministro, "a unificação das bitolas da FEPASA e da Rede Ferroviária Federal na área da Grande São Paulo servida pelas ferrovias da ex-Sorocabana, Central do Brasil e Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, inclui-se nas providências que estão sendo consideradas pelo atual governo para melhorar a curto prazo as condições de transporte urbano nas áreas metropolitanas. (...) A linha FEPASA será mesmo conectada com a da Central do Brasil (RFF) entre a Estação Roosevelt e Calmon Viana, formando uma linha de 34 km".<sup>(110)</sup>

Com relação ao futuro do metrô, Dirceu Nogueira afirmou não ter ainda uma posição definida, "pois vai depender de profundos e cuidadosos planos", mas revelou que a tendência é resolver a questão com trechos em subterrâneos. Isso fica claro quando o Ministro procura definir a um repórter o que era um metrô: "A própria palavra 'subway' já explica tudo. 'Subway' quer dizer entrando debaixo da terra, subterrâneos. Uma outra solução possível é a superfície, mas esta não quer dizer 'subway'. Além do mais, andar na superfície é cruzar esquinas, atravessar ruas e passar diante das casas. Acontece que a superfície não é uma solução válida, justamente porque cruza ruas e atravessa esquinas".<sup>(111)</sup>

Os técnicos da Companhia do Metrô reagiram prontamente à definição do Ministro. Após tê-los consultado a respeito, o jornal "O Estado de S. Paulo" pondera o seguinte: "O Ministro dos Transportes talvez esteja mal-informado sobre a linha leste. Esta é a conclusão de vários técnicos ... (...) Para os engenheiros, o Ministro deve ter-se esquecido de que a linha leste do metrô, muito pelo contrário, não vai cruzar ruas ou atravessar esquinas, porque a Central do Brasil já se encarregou desse problema e o metrô irá apenas usar o lei-

---

(110) MALUF ganhou. É o fim da linha leste do metrô. Jornal da Tarde, 2 de julho de 1974.

(111) LINHA leste volta ao debate. O Estado de S. Paulo, 6 de julho de 1974.



to já pronto, evitando esses cruzamentos (...) Os técnicos consideram as afirmações de Dirceu de A. Nogueira um tanto confusas. O metrô subterrâneo só é justificável quando a construção assim o exige, como em lugares cheios de edifícios ou em zonas de tráfego intenso. Pelo menos esse é o pensamento dos melhores técnicos de metropolitano do mundo. Além disso, temos que pensar que a construção em "subway" é muito cara, por volta de 34 milhões de dólares por km. Só se constrói metrô subterrâneo quando não houver outra alternativa".<sup>(112)</sup>

Em setembro de 1974, o Presidente da Rede Ferroviária Federal, General Milton Gonçalves, deu a entender aos jornais que o Ministro dos Transportes teria vetado definitivamente a proposta da Companhia do Metrô de São Paulo de aproveitar o leito ferroviário para a implementação da segunda linha. Segundo Gonçalves, "o Metrô de São Paulo teve a pretensão de estender suas linhas pela Zona Leste da cidade, mas o Ministro dos Transportes já tomou a decisão que julgou melhor". Alegando que "somente o Ministro poderá informar" sobre a referida decisão, o general concluiu reafirmando que "o transporte ferroviário dos subúrbios de São Paulo sempre foi atribuição da Rede".<sup>(113)</sup>

A essa altura, ficava clara a fragilidade da situação da Companhia do Metrô na disputa intraburocrática em curso, visto que estava praticamente derrotada sua proposta para a segunda linha. A Companhia vivia, assim, um período de grande incerteza quanto a sua expansão futura.<sup>(114)</sup> Sabia-se, tão-somente, o que não iria ser fei-

(112) PARA técnicos, metrô não é só subterrâneo. O Estado de S. Paulo, 9 de julho de 1974.

(113) GOVERNO Federal nega linha leste. O Estado de S. Paulo, 12 de setembro de 1974.

(114) À guisa de ilustração, veja-se o seguinte comentário transcrito de matéria jornalística: "O sistema de metrô de São Paulo poderá ficar resumido aos 17 km da linha norte-sul. Além dos problemas da linha leste, onde predomina a falta de informações sobre o assunto, por parte do Ministério dos Transportes, agora a FEPASA acaba de condenar também a linha oeste, de 22 km. Praticamente sozinha na luta para expandir seu sistema, a Cia. do Metropolitano de São Paulo não tem quem a defenda: na esfera municipal, a Prefeitura está omissa, com o Prefeito Miguel Colassuono evitando qualquer declaração ou participação sobre o assunto. Na área estadual, o Governador Laudo Natel, somente fica sabendo do metrô, quando há alguma solenidade na linha norte-sul. Até agora, em nome da 'sintonia' ele nada definiu sobre a linha oeste e a FEPASA, empresa

to, como, por exemplo, o retorno às proposições do HMD. O presidente da Companhia do Metrô, Plínio Asmann, é categórico quanto a esse ponto: "A Companhia do Metrô tem levado às autoridades propostas de implementação de linha de investimentos menos vultosos. Essas proposições basicamente alteraram os estudos originais do HMD à medida que reservam para as obras subterrâneas apenas aqueles trechos no centro da cidade ou nos locais onde a implantação em superfície seja desaconselhada. Essas proposições reduzem muito o custo por km e permitem uma extensão maior com os recursos de investimento que são, necessariamente, mais escassos (...) As alterações propostas no projeto original não são fruto de debates ou de interesses políticos. Elas representam as idéias de uma equipe de técnicos que vivem diariamente o problema do metrô de São Paulo. A obrigação da Companhia é viabilizar o máximo possível. Por isso é difícil voltar ao projeto original. Os custos de 'enterrar' a linha são tão altos que isso não valeria a pena. Há, por exemplo, que passar sob o rio Tamanduateí e que fazer uma vala de profundidade nas avenidas Celso Garcia e Rangel Pestana. Esses custos dificilmente se justificariam (...). Não podemos correr o risco de ficar só com a linha norte-sul, nem a cidade pode se dar ao luxo de ter um prefeito que ache inviável a idéia de se construir o metrô". (115)

Nesse contexto de indefinição acerca do seu futuro, além de não se recuperarem as proposições contidas no HMD, a Companhia do Metropolitano tinha também outra certeza: a da que o rumo leste-oeste era prioritário. Nesse sentido, veja-se a seguinte manifestação do Presidente Plínio Asmann: "O Metrô vai para o leste. E de qualquer jeito. Seria bom que fosse pelo leito da Rede Ferroviária Federal, mas se isso não for possível, talvez vá por baixo, talvez por cima, ou talvez pelo lado. Mas para o leste é que ele tem que ir. De qualquer jeito". (116)

---

(...) estatal de economia mista, de quem depende o futuro de mais esta etapa do metrô. Acredita-se que até o final de seu governo, Laudo Natel não dê nenhuma explicação". PODE ser o fim de toda a Rede. O Estado de S. Paulo, 10 de julho de 1974.

(115) QUEM pode prever o futuro do metrô? Folha de S. Paulo, 22 de agosto de 1974.

(116) O RUMO está definido. Mas há uma pergunta: como chegar até lá? Jornal da Tarde, 2 de outubro de 1974.

Apercebendo-se de sua fragilidade no processo decisório em curso, a Companhia do Metrô muda de tática, desiste do plano de aproveitamento dos leitos ferroviários e formula novas propostas com traçados não-conflitantes com os interesses das ferrovias. Essas propostas foram submetidas à apreciação do Ministro dos Transportes em outubro de 1974. Agora, dizem os técnicos da Companhia do Metrô, "não importa o traçado decidido (...) O maior ou menor custo da linha não é problema da Companhia, que apenas vai executar o projeto. A preocupação sobre os problemas do financiamento cabe ao Governo Federal, tanto que, uma alternativa mais econômica e mais rápida consta das propostas da próxima linha".<sup>(117)</sup>

A propósito, é importante registrar o seguinte comentário explicitado pelo editorialista do Jornal da Tarde em outubro de 1974: "Não podem deixar de manifestar nossas preocupações a respeito das dificuldades que estão surgindo a propósito da segunda linha do metrô, de há muito prevista para dar atendimento à Zona Leste. (...) Estudos realizados em 1972 demonstraram que a melhor solução seria a do aproveitamento do leito da antiga Central do Brasil, na direção Brás, Itaquera e Guaianazes, por dezenas de motivos, entre os quais a rapidez, e o baixo preço de construção. As perspectivas de aprovação do plano, que inicialmente eram excelentes, aos poucos foram se deteriorando, porque no Ministério dos Transportes, com a mudança de governo, vários elementos passaram a atuar, vindos da Rede Ferroviária Federal, mas já imbuídos da idéia da inviabilidade de qualquer acordo com a Companhia do Metrô. (...) Nessas preocupações nascem exatamente da possibilidade de aprovação do traçado pior, e por isso para que não sejam feridos melindres de altas autoridades do Executivo, em um retorno ao regime que a Revolução se propôs a eliminar, das decisões tomadas em função de reivindicações passageiras, ainda que em desacordo com os interesses públicos. (...) Por fim há o aspecto da falta de espírito público, do personalismo mesquinho, que, como nos piores tempos das carcomidas Repúblicas está de novo reimplantado na administração, podendo influir negativamente em decisões de importância fundamental para a vida da Nação".<sup>(118)</sup>

(117) PREFEITURA aceita segunda linha. O Estado de S. Paulo, 17 de outubro de 1974.

(118) O METRÔ e a falta de espírito público. Jornal da Tarde, 4 de outubro de 1974.

No início de 1974, às vésperas do pleito eleitoral, o Ministro dos Transportes, General Dirceu Nogueira, aprovou, finalmente, a segunda linha do metrô de São Paulo.

Ficou então decidido que o metrô correria no sentido leste-oeste sem, contudo, utilizar-se da faixa de domínio das companhias ferroviárias.

No tramo leste, da Praça da Sé a Itaquera, a linha do metrô corre em paralelo aos trens da RFFSA, separados pela Avenida Radial Leste. Para isso, foi necessário realizar uma das maiores desapropriações urbanas do País.

O trecho oeste vai da Sé à Barra Funda numa extensão de aproximadamente 6,5 km em vias subterrâneas.

Observa-se, assim, que ao cabo desse processo obteve-se, sobretudo, uma solução política para o impasse. Em sua decisão, o Ministério dos Transportes esforçou-se por atender aos diversos interesses burocráticos em disputa, apaziguando os ânimos e "agradando a todos". Resta saber se a melhor solução para o impasse institucional representa, também, a melhor alternativa para o usuário.

CAPÍTULO IV

A BAIXA EFETIVIDADE DAS POLÍTICAS DE GOVERNO EM  
TRANSPORTE COLETIVO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Neste capítulo pretende-se fundamentar a hipótese de que as políticas de governo em transportes coletivos implementadas na Grande São Paulo no período 1964/84 apresentaram, de modo geral, reduzidos graus de efetividade.

A baixa efetividade é compreendida neste trabalho tanto pela omissão das coalizões governantes como pela morosidade e timidez de grande parte das políticas implementadas, para com a resolução de questões básicas e socialmente problematizadas, constatadas no transporte coletivo da Grande São Paulo. Diante disso, um conjunto de necessidades e carências primárias de locomoção urbana se agravaram ao longo do período, afetando amplos segmentos populacionais, especialmente os de menor poder aquisitivo residentes nas áreas periféricas da metrópole e mais dependentes desse serviço.

É importante salientar que essa característica da intervenção governamental em transporte coletivo, presente de um modo geral em todo o período analisado, foi extremamente acentuada entre 1964 e 1974. A partir desse ano, contudo, pressionado pelas manifestações populares de protesto contra a má qualidade de serviços prestados sobretudo nos trens de subúrbio, o Estado, nos seus vários segmentos e níveis de governo, teve que posicionar-se de modo mais enfático em relação a essa questão. Com isso, após mais de quinze anos de estagnação na oferta e deterioração nas condições de transporte coletivo, as ações de governo implementadas a partir de 1975 produziram impactos relativamente mais satisfatórios sobre essas condições.

A análise da efetividade das ações de governo foi realizada em dois níveis: em primeiro lugar pela avaliação das políticas governamentais implementadas pelas várias esferas de governo em cada uma das modalidades de transporte coletivo - ônibus, trem, metrô, trens de subúrbio e metrô (tópico 1); em segundo lugar pela avaliação dos efeitos dessas políticas sobre o quadro geral de condições de transporte coletivo (tópico 2).

1 - ANÁLISE DAS POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS IMPLEMENTADAS

## 1.1 - AÇÕES DE GOVERNO NO SISTEMA DE ÔNIBUS

A principal manifestação da baixa na efetividade da ação governamental no transporte por ônibus no Município de São Paulo no período 1964/84 é a permanência de elevados níveis de privatização na operação do sistema, aliada à ineficácia e à lassidez na regulamentação e fiscalização estatal sobre a gestão monopólica detida pelas permissionárias privadas e à recorrente omissão governamental ante a desorganização do sistema e a baixa qualidade do serviço prestado. A gravidade dessa situação é evidente à medida que ao longo de todo o período 1964/84 a participação dos ônibus no volume total de viagens por transportes coletivos realizadas na Grande São Paulo nunca foi inferior a 80%, sendo até mesmo superior a 90% do final dos anos 60 até meados dos 70.

A reduzida efetividade das ações de governo no transporte por ônibus é compreendida, neste trabalho, a partir da análise das relações entre o poder público e o segmento privado na gestão desse sistema. Mais especificamente, ele diz respeito à posição desfavorável que, de modo geral, no período acima assinalado, o poder público deteve em confronto com os interesses das permissionárias privadas.

Não basta, contudo, proceder-se à análise dessas relações somente no pós-64, sendo necessário partir, na medida do possível, do seu início, ao final dos anos 40, quando foi criada a Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC, com o objetivo de "prestar e explorar com exclusividade" o transporte de passageiros no Município de São Paulo. Nesse sentido, a meu juízo, e por razões analíticas, é possível identificar ao longo do período 1948/84, momentos onde o conteúdo dessas relações foi diferenciado e, portanto, a própria efetividade das ações governamentais apresenta conotações distintas.

O primeiro momento vai de 1948 a 1956, quando foi assegurado o monopólio estatal dos transportes coletivos em São Paulo.



Nesse período, a participação da CMTC no total das viagens realizadas por ônibus (auto-ônibus e trolebus e bondes situou-se num patamar superior a 84% (ver Anexo 3).

O segundo momento vai de 1957 a 1965 e caracteriza-se por um violento processo de privatização da operação de transporte coletivo em São Paulo. Note-se que a participação das permissionárias privadas no total de viagens realizadas por ônibus e bondes saltou de 13% em 1955, para 78% em 1965. As razões dessa inflexão acentuada, que significou a perda definitiva do monopólio estatal nos transportes, devem-se, em grande medida, à omissão e ao desinteresse estatal em assumir atribuições delegadas por lei, aliados à inépcia administrativa, ao uso político da empresa, e à corrupção propriamente dita - cujo subproduto mais evidente foi a ocorrência de favorecimentos a determinados grupos privados no desenfreado e descriterioso processo de concessão de linhas ocorrido ao longo de todo o período e, particularmente, entre 1957 e 1961.

Assim, é verdade que a privatização do sistema de ônibus foi um legado recebido pelos governos do pós-64 das administrações do período anterior. Contudo, não é menos verdade que no período 1964/84 os governos que se sucederam aceitaram essa herança em resignação incontestável. É preciso salientar, no entanto, que entre 1966/73 tal resignação foi absoluta e, no momento seguinte, menor pronunciada.

O terceiro momento vai, portanto, de 1965 a 1973. De acordo com o Decreto nº 3.438/57, em 1965 a CMTC deveria integrar sob a sua rede de exploração direta todas as linhas até então exploradas por empresas particulares, que haviam sido concedidas "em caráter temporário e revogáveis a qualquer momento". Nesse ano, contudo, a participação estatal no volume total de viagens realizadas por ônibus e bondes era de apenas 22% o que impossibilitava, efetivamente, tal reincorporação. O poder público, defrontando-se com a questão, editou os Decretos Municipais nºs 6.386/66 e 6.587/66,

Dados esses imperativos, o poder municipal teve que posicionar-se ante essa questão e, ao fazê-lo, acabou por "enfrentar" os empresários de ônibus. Houve, seguramente, um prenúncio de alteração nas relações entre o setor público e o privado, em favor do primeiro. A reorganização do sistema de ônibus deu-se em duas etapas: a primeira, mais branda, em 1974, e a segunda, que implicou transformações profundas na operação do sistema, em 1977.

O quinto momento inicia-se em 1984, quando o Prefeito Municipal, diante da ameaça das empresas privadas - explicitada em nota publicada nos jornais - de reduzir o número de veículos em circulação, caso não fosse autorizado o repasse à tarifa de recente aumento do custo do combustível, reagiu de modo enérgico e inédito: decretou a intervenção nas 38 empresas de ônibus que operavam na Capital. Essa medida surpreendeu os empresários que não esperavam uma atitude tão drástica. Mas, certamente, um dos seus principais subprodutos foi o acesso à planilha de custos das empresas privadas que serve de base para a fixação das tarifas. Constatou-se que os empresários apresentavam custos irreais (exagerados), o que lhes permitia margem de lucro maior do que se supunha. Essa medida, se por um lado pôs em evidência a fragilidade da fiscalização da Prefeitura no período anterior à intervenção, por outro lado, reforçou o poder do setor público no relacionamento com as permissionárias privadas.

Embora em 1974, 1977 e, sobretudo, em 1984, pôde-se notar algum esforço do poder do setor estatal em relação ao segmento privado, é importante salientar, no entanto, a timidez dessas alterações e, mais do que isso, explicitar que em nenhum momento cogitou-se em rever-se a privatização do setor.

Dados esses contornos mais amplos, é verdade, contudo, que desde meados dos anos 70 tem havido uma tendência de ampliar a participação estatal no transporte por ônibus em São Paulo. Em alguma medida isso se deve à redefinição da área de atuação da

CMTC, ocorrida a partir de 1974, e ao programa de trolebus que vem sendo implementado desde 1978.

Essas são as questões que se pretende abordar nesse tópico. Iniciaremos, contudo, com um breve histórico sobre o surgimento do serviço de transporte coletivo em São Paulo.

### 1.1.1 - Breve Histórico: do Bonde de Tração Animal ao Monopólio Estatal dos Transportes<sup>(1)</sup>

O bonde de tração animal foi o embrião do sistema de transporte coletivo em São Paulo. Esse serviço surgiu em 9 de março de 1871, quando foi assinada a Lei nº 11, que autorizava o Governo da Província "a conceder privilégio exclusivo por 50 anos ao engenheiro Nicolau dos Santos França Leite, ou a quem melhores vantagens oferecer, para estabelecer uma linha de diligências tiradas por animais sobre trilhos de ferro que, partindo do centro desta cidade se dirija às estações do Caminho de Ferro".<sup>(2)</sup> O Engenheiro França Leite, no entanto, cedeu sua concessão à Companhia Ferro Carris, que operava o sistema no Rio de Janeiro. Porém, ainda em 1871, através do Decreto Imperial de 8 de agosto, foi criada a Companhia Carris de Ferro de São Paulo, "a primeira a operar nessa cidade o serviço de diligências sobre trilhos de ferro movido por tração animal (MVAPES)".<sup>(3)</sup>

Apesar do contrato de exclusividade para a exploração dos serviços concedidos à Companhia Carris de Ferro de São Paulo, o Governo Provincial permitiu a organização de outras empresas. Assim, no dia 27 de março de 1887 foi promulgada a Lei nº 44 que

---

(1) As informações apresentadas neste tópico baseiam-se no trabalho de STIELL, Waldemar C., História dos transportes coletivos em São Paulo. McGraw-Hill do Brasil, Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

(2) Artigo 1º da Lei Provincial nº 11, conforme STIELL, op. cit., p.42.

(3) STIELL, op. cit., p.43.

concedeu à Companhia Carris de Transporte o privilégio por 50 anos para explorar uma linha de bondes do Centro ao Ipiranga; posteriormente, em 4 de abril de 1889, foi autorizada a criação da Companhia Ferro Carris do Bom Retiro à Bela Vista. Ainda em 1889 criou-se a Companhia Viação Paulista pela unificação dos sistemas das demais companhias.

Com a unificação dos sistemas houve uma sensível expansão no volume de passageiros transportados. A qualidade dos serviços, no entanto, piorou consideravelmente, sendo que a população passou, jocosamente, a interpretar as iniciais da companhia por "Cada Vez Pior".

A idéia de se implantar um sistema de bondes elétricos em São Paulo começou a surgir em 1895. Veja-se, nesse sentido, como STIELL, amadureceu o propósito de constituição da The São Paulo Tramway Light and Power Co: "Praticamente teve início uma idéia concreta por intermédio do Comendador Antonio Augusto de Souza, que havia sido gerente da Companhia Viação Paulista. Esse senhor pensou em formar uma companhia para introduzir o sistema de transporte urbano por eletricidade, já muito usado em todas as grandes cidades do mundo. O Comendador Antonio A. de Souza era sogro do advogado Carlos de Campos e, em 1895 um irmão deste, Américo de Campos, foi ao Canadá em missão especial do Governo do Estado. Na cidade de Montreal, Américo de Campos travou relações com o capitão da marinha italiana Francisco A. Gualco, que lá residia e a quem Américo de Campos informou sobre a cidade de São Paulo, seu progresso e a possibilidade de nela se instalar bondes elétricos. O Capitão Gualco embarcou em 1896 para o Brasil, a fim de inteirar-se das possibilidades de um empreendimento de tal vulto. Em São Paulo, Gualco uniu-se ao Comendador Souza e estudaram aquela possibilidade. Desses entendimentos surgiu em 8 de julho de 1897, a Lei nº 304, que autorizava a concessão para o lançamento de bondes elétricos, assinada pelo Coronel Antonio Proust Rodovalho, Presidente da Câmara Municipal de São Paulo. (...) Estava dado o primeiro passo. Tratou-se então de levantar o capital necessário para

tal empreendimento. Infelizmente aqui nada se conseguiu. Todavia o Capitão Gualco teve a idéia de voltar ao Canadá e lá conseguiu interessar sete grandes capitalistas. Lá mesmo fundaram a The São Paulo Raylway Light Power Co." (4)

A 17 de julho de 1899, o Presidente Campos Sales concedeu autorização para que a The São Paulo Railway Light and Power Co. pudesse operar no País e, em maio de 1900, correu o primeiro bonde elétrico em São Paulo entre o Largo São Bento e a Barra Funda. Em abril de 1901 realizou-se um leilão no qual todo o acervo da Companhia Viação Paulista foi arrematado pela Light e no dia 19 de agosto de 1901 a Light publicou no jornal o Estado de São Paulo o seguinte anúncio: "A The São Paulo Tramway Light Co. precisa de 1 000 trabalhadores para a construção de novas linhas que vai assentar na cidade." Posteriormente, em 16 de fevereiro de 1902, os jornais de São Paulo publicaram outro anúncio solicitado pela Light: "Leilão de animais, muares aptos para carros e carroças, bonitas parelhas, que se tornaram dispensáveis ao serviço da companhia em virtude da suspensão das linhas de tração animada". Foi no dia 06 de julho de 1903 que o último bonde de tração animal trafegou nas ruas de São Paulo. Era o início de uma nova etapa do transporte coletivo em São Paulo.

Com a Light, a expansão do sistema de bondes elétricos no período 1901 a 1926 foi expressiva. Em 1902 haviam sido implantados 30km de linhas eletrificadas; em 1905 já havia 120km e, em 1924, 266,5km; o material rodante também sofreu acréscimos no período: em 1905 havia 147 carros de tráfego, em 1910, 230 e, em 1924, a frota em operação chegava a 467 carros; (5) com isso o nú-

(4) STIELL, op. cit., p. 123.

(5) Em 1926 foi colocado em tráfego, em caráter experimental, o primeiro bonde fechado, apelidado de "camarão". Os resultados foram satisfatórios e, no triênio 1927/29, outros 100 carros desse tipo entraram em circulação. Em 05 de maio de 1927 o jornal A Gazeta comentou o início da circulação dos "camarões" da seguinte maneira: "Os pingentes estão de parabéns. A Light soltou hoje, para o tráfego de passageiros, alguns de seus novos 'camarões' fechados, destinados a substituir os desgraciosos 'Minas-Gerais'. Agora sim,

mero de passageiros transportados por bondes elétricos também aumentou significativamente: em 1911 foram realizadas 37,5 milhões de viagens, passando a 86,4 milhões em 1920 e a 169,5 milhões em 1927.

A partir de 1926, no entanto, começa a haver uma paulatina deterioração do serviço de bondes elétricos em função da recusa da Prefeitura de São Paulo em aceitar os termos da proposta da Light para reformular o contrato da viação. Com isso, a Light desinteressou-se por completo pela prestação do serviço e, em julho de 1937, a Companhia comunicou oficialmente à Prefeitura sua resolução de não estender a concessão de serviços a partir de 1941, quando expiaria o contrato. Nesse ano, contudo, o Presidente Vargas assinou o Decreto-Lei nº 5.306, obrigando a concessionária a dar continuidade à exploração do serviço.

Desde 1910 a Grassi vinha fabricando auto-ônibus em pequena escala.<sup>(6)</sup> Há indícios, contudo, que a circulação de ônibus

---

condutores e passageiros podem viajar mais sossegadamente, sem o perigo de bater com a cabeça num poste etc. Aquele 'espere até o carro parar', quer queira, quer não o condutor apressado, tem de ser observado, pois o camarada já não pode saltar com o veículo em movimento. A curiosidade basbaque dos paulistanos foi satisfeita afinal. Era de ver a rua aqui da casa por volta das sete horas, quando vimos passar os 'camarões'. O povo apinhava-se em torno das amostras do que vai ser o meio de transporte daqui por diante, admirando não só a elegância do elétrico; mas também a pose, a importância dos senhores motorneiros que se pavoneavam inchados de orgulho por serem os primeiros a conduzir os tais... Até que enfim!" Na edição seguinte, o mesmo jornal comentou: "O diabo dos 'camarões' trazem novidades e até alguns benefícios. Os benefícios são de ordens financeiras: é que o passageiro deve levar um níquel e duzentos réis e colocá-lo na caixa, ficando assim livre de pagar o bonde a um amigo que se acha na outra extremidade do bonde..." in STIELL, op. cit., pp. 161-62.

(6) Nesse ano, a GRASSI construiu, sobre um chassi francês (De Dion Buton) um auto-ônibus encomendado pela Hospedaria dos Imigrantes, com capacidade para 25 passageiros. Acredita-se que, possivelmente, esse tenha sido o primeiro auto-ônibus a circular em São Paulo. Contudo, em 1925, na edição de 29 de julho, o Jornal O Estado de S. Paulo assinalou o surgimento do "primeiro ônibus" em São Paulo nos seguintes termos: "... estamos, pois, no dever de assinalar o aparecimento do primeiro auto-ônibus em São Paulo, que, há dias começou a correr da Praça Patriarca até a Água Branca. É um excelente veículo, com assentos de palhinha, muito mais cômodo do que os bancos de bon-

em São Paulo tenha tomado vulto, efetivamente, a partir da estiagem de 1924 - que provocou falta de energia elétrica e a suspensão parcial do serviço de bondes. O desinteresse da Light em continuar explorando o serviço de bonde, explicitado em 1925, foi, indubitavelmente, outro importante fator que atuou nesse sentido. Seja como for, o fato é que, no final dos anos 20, já se previa a concorrência que o ônibus faria aos bondes. Segundo parecer de Dalrimple, - consultor inglês contratado pela Prefeitura Paulista para estudar a proposta de reformulação do contrato de bonde encaminhada pela Light - escrito em 1927, "uma das questões mais prementes e importantes a ser resolvida é a da concorrência dos auto-ônibus. No momento atual, está ele despertando a atenção de todos os homens espalhados pelo mundo inteiro. Durante muitos e muitos anos, o carro de bonde tinha nas mãos o monopólio natural. Era o veículo mais rápido. Mas, nos últimos anos, o auto-ônibus desenvolveu-se de modo extraordinário. São Paulo, como todas as outras cidades, viu-se invadida por essa nova forma de transporte, acolhida pelo público em grande favor (...)" (7)

Dessa forma, condicionados, em grande medida, pela estiagem de 1924 e pelo desinteresse da Light and Power pela continuidade na exploração dos serviços de bonde, a partir de 1925 começaram a surgir e prosperar inúmeras empresas de ônibus particulares e autônomas. Objetivando organizar o serviço de ônibus no Município, o Prefeito Antonio Carlos de Assunção editou o Ato nº 643 de julho de 1934. Por esse Ato, foi concedido aos empresários que possuísem pelo menos quatro ônibus um alvará especial de exploração por três anos e a preferência para a implantação de novas linhas.

---

des, com lotação de cerca de 30 pessoas"; na edição de 26 de agosto, o mesmo jornal comentou o seguinte: "a nossa atenção voltou-se para o carro em que íamos. Realmente, são magníficos e só há que dar parabéns à cidade pelos novos auto-ônibus. A empresa, se estamos bem informados, é exclusivamente brasileira e já mostrou na sua primeira linha - a da Água Branca - o seu capricho em bem servir ao público". In STIELL, op. cit., p. 26.

(7) DALRIMPLE, O Transporte coletivo no Município de São Paulo. São Paulo, 1928 pp. 15/17 in STIELL, op. cit., p. 27.

O Ato estabeleceu, em 23 artigos, normas sobre o preço de passagem, horários, itinerários e penalidades. Além disso, forçou a centralização de capital no setor. Segundo STIELL, ele foi "um golpe de morte contra os pequenos proprietários de ônibus e dele se originaram as grandes empresas, com a unificação de vários proprietários. (...) As grandes empresas tomaram vulto e a concorrência tornou-se maior". (8) Segundo Lopes Leão, em 1930 havia 500 proprietários para cerca de 400 veículos em operação; após o Ato nº 645/54 reduziu-se a 53, o número de responsáveis por uma frota de cerca de 700 veículos. (9)

Durante a década dos 30 assiste-se simultaneamente ao crescimento da contribuição dos ônibus e ao declínio do papel dos bondes, no transporte coletivo em São Paulo. Veja-se, nesse sentido, que a participação dos ônibus no total de viagens por transporte coletivo passou de 16% em 1933, para 37% em 1941, enquanto que a do bonde caiu na mesma proporção, em igual período. Além disso, nota-se que entre 1937 e 1940 a frota de ônibus em circulação no Município passou de 323 para 818 veículos, enquanto que, no mesmo período, foram adicionados apenas 20 bondes à frota existente. Ademais, em 1937 foram retiradas as linhas de bondes do centro da cidade e extinguíram-se várias linhas em outros locais.

No início dos anos 40, o Engenheiro Lopes Leão registrou nos seguintes termos o "incremento animador" - e suas razões - no uso do ônibus no transporte coletivo em São Paulo: "A utilização dos ônibus vem se acentuando de ano para ano, mercê dos progressos que têm sido introduzidos nesse serviço: melhoria dos carros, maior estabilidade dos horários e permanência de itinerário e regularidade da frequência dos veículos. O ônibus contava, há bem pouco tempo, apenas com uma freguesia incerta que postada nas paradas se

(8) STIELL, op. cit., p. 29.

(9) LEÃO, Mário Lopes. O transporte metropolitano de São Paulo hoje. Emplasa, São Paulo, março de 1980, mimeo, p. 2.



servia do veículo que primeiro passasse. Hoje, tal não se dá. Apesar da concorrência ainda hoje existente entre os dois sistemas, pois a maioria das linhas de ônibus disputa a preferência com as de bonde correndo no mesmo itinerário, a "freguesia" já optou pelo veículo que mais lhe convém e o serviço de ônibus tem um incremento animador. Outra razão que contribuiu para o desenvolvimento mais acentuado do serviço de ônibus foi o do quase abandono dos bondes pela companhia concessionária desse serviço". (10)

A predominância dos ônibus sobre os bondes consolidou-se a partir de 1947 com a criação da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC. Em 1948, o transporte por bonde ainda prevalecia, com 63%, sobre o por ônibus. Mas no ano seguinte, os ônibus já dividiam equitativamente com os bondes o volume de passageiros transportados e, a partir desse ano, a participação dos bondes foi declinando substancialmente até a extinção completa do sistema em 1968 (ver Anexos 125 e 126).

O desinteresse da Light and Power e a desorganização da prestação do serviço de ônibus pelas empresas privadas contribuíram para o agravamento das condições em que eram prestados os serviços em meados dos anos 40. É ilustrativo, nesse sentido, resgatar a curiosa descrição de Valêncio de Barros: "Tomar bondes em certas horas do dia é ato de verdadeiro heroísmo, a que nem todos se podem arriscar. É um assalto aos trancos e trambolhões. Na angústia de perder o lugar, de chegar atrasado, o paulistano vai deixando os hábitos de civilidade. Nos pontos de ônibus, onde não há assaltos, existe o martírio da longa espera nas filas intermináveis, sob sol ou chuva. (...) É sabido quanto é deficiente nosso serviço de transporte coletivo, tanto no conforto quanto no número de veículos. Não temos ônibus nem bondes suficientes para as necessidades da população e já estamos com as ruas esclerosadas e o tráfego em agonia. Que será mais tarde, quando as exigências mais

---

(10) LEÃO, Mario Lopes. O metropolitano de São Paulo. Monografia apresentada ao Instituto de Engenharia. São Paulo, 1945, p. 108.

imperiosas levarem nas ruas mais quantidade de veículos?" (11)

Em 1946, em conferência proferida no Instituto de Engenharia, o Engenheiro Lopes Leão, Presidente da Comissão de Estudos de Transporte Coletivo, constituída em 1939 pelo Prefeito Prestes Maia, assim se manifestou em relação à precariedade que se verificava na questão dos serviços de transporte coletivo: "O problema do transporte coletivo da cidade de São Paulo surgiu em 1926. Há 20 anos precisamente. Surgiu no momento em que a Light propôs a reforma de seu contrato de Viação Urbana. Em 1937, a Companhia Light declarou oficial e publicamente o seu desinteresse na continuação do serviço transviário. As empresas de ônibus com serviço cada vez mais deficiente não adotaram providências adequadas para a reabilitação dos serviços que lhe estão confiados, reclamando para isso melhores tarifas e outras vantagens. Diversas ocorrências para linhas de ônibus não lograram obter candidatos. A prefeitura precisou cassar a licença de funcionamento de duas empresas de ônibus, pela incapacidade dos seus titulares. Ante o desinteresse, a deficiência e a incapacidade da iniciativa privada não podia a municipalidade cruzar os braços. É a própria vida da cidade que está em jogo. Não é só o problema da coordenação dos serviços existentes. É também a prestação de novos serviços: é a substituição de outros empresários". (12)

Assim, o agravamento das condições da prestação de serviços aliado à intenção da Light and Power, oficialmente explicitado em 1937, em não reformar o contrato de concessão que terminaria em 1941, forçaram o poder público a enfrentar o problema dos transportes coletivos de São Paulo. Em fevereiro de 1939 o Prefeito Prestes Maia criou, pelo Ato nº 1.535, a "Comissão de Estudos de Transporte Coletivo no Município de São Paulo" para encontrar

---

(11) Valêncio de Barros, artigo publicado na Revista de Arquivo Municipal nº CV, in STIELL, op. cit., p. 191.

(12) LEÃO, Mário Lopes. O transporte coletivo em São Paulo. Conferência realizada no Instituto de Engenharia em 31 de julho de 1936. In Engenharia, ano V, vol. V, nº 49, setembro de 1946, p.8.

formas de atuações substitutivas à Light a partir de 1941. Com a deflagração da 2ª Guerra Mundial e com o decreto de Vargas em 1941 obrigando a Light a continuar explorando o sistema mesmo sem contrato, adiou-se uma solução mais definitiva para o problema. Com o término da guerra e o fim do Estado Novo, a questão veio à tona novamente. Em agosto de 1946, o interventor do governo federal em São Paulo, José C. de Macedo Soares, pelo Decreto Estadual nº 15.958, autorizou a constituição da Companhia Municipal de Transporte Coletivo; em setembro do mesmo ano foi criada a "Comissão Incorporadora da CMTC", pelo Decreto Municipal nº 901; ainda em 1946 foi revogado pelo Presidente José Linhares o decreto editorial de Vargas que obrigava a Light a explorar os serviços após o término do contrato; em março de 1947 realizou-se o ato da assinatura da escritura de constituição da CMTC; em julho do mesmo ano o Prefeito Cristiano S. das Neves, através do Decreto nº 987, autorizou o funcionamento da CMTC; e, finalmente, em janeiro de 1948, foi assinado o contrato de concessão para a exploração do transporte coletivo no Município de São Paulo pela CMTC durante 30 anos.

A CMTC comprou o acervo da Light constituído por 271 km de via simples e de via aérea, 564 carros motores e 89 carros rebocados. Absorveu também 17 das 34 empresas particulares de ônibus existentes que exploravam 67 linhas e possuíam cerca de 720 carros. As 17 empresas não-absorvidas tiveram permissão para a prestação de serviço em linhas rurais.

### 1.1.2 - Etapas do Relacionamento do Poder Público com o Setor Privado na Gestão do Sistema de Ônibus

Como afirmei anteriormente, a baixa efetividade das ações governamentais no transporte por ônibus em São Paulo é compreendida, neste trabalho, a partir da análise das relações entre o setor público e os segmentos privados na gestão desse sistema. Mais especificamente, ela diz respeito à posição desfavorável que, de modo geral, o poder público deteve em confronto com os interesses privados em todo o período 1964/84. Porém, parece-me insuficiente a análise dessas relações apenas no pós-64, uma vez que os pro-

blemas que se apresentam nesse período foram, em grande medida, legados pelas administrações privadas. Dessa forma, ao proceder à análise dessas relações ao longo do período 1948/84, foi possível identificar cinco momentos nos quais tanto o seu conteúdo quanto a própria efetividade das ações governamentais apresentaram conotações específicas.

#### 1.1.2.1 - Primeiro Momento (1948-56): Monopólio Estatal nos Transportes Coletivos

No início da operação da CMTC a contratação de serviços de terceiros pela concessionária era regulamentada pelos Decretos Municipais nºs 365/46 e 2.215 de 21 de julho de 1953. O objetivo desses Decretos era garantir a soberania da CMTC no transporte coletivo em São Paulo. Em outras palavras, asseguravam condições favoráveis para que a empresa cumprisse a função para a qual havia sido criada: prestar e explorar com exclusividade o serviço público de transporte coletivo de passageiros no Município de São Paulo.

A importância básica desses Decretos reside no fato de que ao especificar e delimitar a atuação das contratantes, favorecia a atuação da concessionária, reservando-lhe as linhas mais rentáveis e garantindo-lhe a coordenação de todo o sistema de transporte urbano. Observem-se, nesse sentido, os seguintes aspectos do Decreto nº 2.215/53:

- as empresas particulares só poderiam operar linhas rurais situadas fora de um círculo de 4 km de raio, cujo centro era a Praça da Sé; as linhas rurais caracterizavam-se também por apresentar uma demanda secundária, inferior a 600 assentos diários;
- havia um limite para que se pudesse contratar novas linhas rurais com terceiros: até que a arrecadação das linhas contratadas se igualasse a 33% da receita proveniente das linhas exploradas pela CMTC;
- havia um prazo para que as linhas rurais fossem reintegradas à

CMTC: em 31 de dezembro de 1959.

E, de fato, esses dispositivos efetivamente garantiram a hegemonia da CMTC no transporte coletivo em São Paulo nos primeiros anos de sua criação. Observe-se, nesse sentido, que a participação da CMTC no volume de passageiros transportados por auto-ônibus, trolebus e bondes entre 1948 e 1955 situou-se num patamar superior a 84% (ver Anexo 3).

#### 1.1.2.2 - Segundo Momento (1957-65) - Privatização do Transporte Coletivo

Entre 1955 e 1965, a participação da CMTC no volume total de viagens realizadas por auto-ônibus, trolebus e bonde caiu de 87% para 22% (ver Anexo 126). Em termos absolutos, o número de viagens passou de 786 milhões em 1955, para 245 milhões em 1965 (ver Anexo 125).

As razões para que se desse essa queda acentuada que, em tão curto prazo, resultou na perda definitiva do monopólio estatal nos transportes, dizem respeito, em grande medida, a omissão e desinteresse do Estado em assumir incumbências atribuídas por lei - manifestada na contínua desativação do sistema de bondes, que culminou com sua supressão, sem que, em contrapartida, tivesse havido um incremento de sua participação do sistema de ônibus - aliada à inépcia administrativa, ao uso político da empresa, à corrupção e, sobretudo a favorecimentos a grupos privados nos processos de concessão de linhas. Ao que parece, esses fatores estiveram presentes, de modo geral, em todos os governos populistas. Mas há indícios de que tais ocorrências tenham sido extremadas entre 1957 e 1961.

Em termos legais, a privatização foi possibilitada pela introdução de modificações no Decreto Municipal nº 2.215/53 através da promulgação de dois Decretos: o Decreto Municipal nº 3.438/57 prolongou o prazo de vigência do regulamento que tratava da integração dos itinerários de todas as linhas rurais do Município para a

rede de exploração direta da CMTC, de 31 de dezembro de 1959 (como previa o Artigo 19 do Decreto nº 2.215/53) para 31 de dezembro de 1965; o segundo golpe fatal para o monopólio estatal do transporte foi a promulgação do Decreto nº 3.609/57, que aumentou o limite permissível de arrecadação do conjunto das linhas contratadas. Pelo Parágrafo 2º do Artigo 3º do Decreto nº 2.215/53, esse limite não poderia exceder a 33% da receita das linhas exploradas pela CMTC. Com o Decreto nº 3.609/57 esse limite foi ampliado para 49%.

É ilustrativo recorrer-se ao material jornalístico divulgado nesses anos em que a privatização foi acentuada, pois ele sugere a ocorrência de uma série de irregularidades e favorecimentos ilícitos a determinados grupos privados.

Em março de 1958, por exemplo, o Prefeito Adhemar de Barros foi convocado pela Câmara Municipal para prestar esclarecimentos sobre "irregularidades que estariam ocorrendo" na CMTC. Segundo o jornal O Estado de São Paulo o motivo da convocação seria a existência de um "plano de transferência de serviços e bens e de concessões a determinados grupos aos quais estariam ligados parentes correligionários e amigos do prefeito". (13)

Em janeiro de 1959, o próprio presidente da CMTC, Sr. Brito Broca, em entrevista à imprensa, declarou o seguinte: "os particulares conseguiram linhas de ônibus a título precário, apenas com manobras políticas e favoritismos que não cabem neste momento, quando a situação que se apresenta é de reorganizar a CMTC em bases sadias...". (14)

Em setembro de 1959 o jornal o Estado de São Paulo denunciou que os ônibus da Empresa São Luís, "dada como pertencente a um parente do Sr. Barros" estavam operando em linhas concorrentes

(13) PLANO para entregar os bens da CMTC a amigos do Prefeito. O Estado de S. Paulo, 23 de março de 1958.

(14) SEMPRE a CMTC. O Estado de S. Paulo, 18 de setembro de 1959.

ã CMTC. Outras denúncias foram feitas nesse sentido pelo Vereador Corinto Baldoino em sessão plenária. Ao noticiar as denúncias do vereador, o referido jornal comentou que "... contrariando os interesses da população e violentando a relativa autonomia da CMTC, o Sr. Adhemar de Barros está procurando extinguir linhas regulares da CMTC a fim de cedê-las a empresas particulares. Ninguém ignora que, sob inspiração direta do vice-prefeito, há um grupo de dirigentes da empresa concessionária do serviço de transporte coletivo que pretende a entrega de uma parte do serviço e elementos ligados à gang do pessépismo. Outro grupo recusa-se a permitir que isso aconteça, constatando até que o presidente da CMTC ameça demitirse caso o prefeito insista em levar até o fim o desastroso plano. De acordo com a denúncia do citado vereador, já estão correndo os ônibus da Empresa São Luís, no trajeto de Santo Amaro, cobrando a tarifa de 10 cruzeiros por passagem, em franca concorrência até mesmo com os microônibus da CMTC. E essa empresa, segundo ainda a afirmação do mencionado vereador, pertence a um parente do prefeito da Capital". (15)

No ano seguinte, o mesmo jornal fez a seguinte denúncia: "... fora das dependências da CMTC, no apartamento de um elemento ligado ao gabinete do Ibirapuera e à direção da CMTC, foram datilografadas mais 54 cartas de concessão de novas linhas de ônibus a particulares. (...) Essas concessões são dadas a apadrinhados políticos do Ibirapuera. E são irregulares porque dadas a firmas sem registro e, sem ônibus." (16) Na edição seguinte outra denúncia: "Mais do que leilão, a empresa concessionária está sob um verdadeiro saque. Pelo menos o assalto é lançado em todas as direções - 54 subconcessões num só dia é demasiado: por isso é que dizemos que não haverá dinheiro que chegue, mesmo que o Banco do Brasil abra todas as suas portas aos ineptos administradores da CMTC. Bem o disseram os representantes do sindicato de trabalhado-

(15) RATOS na CMTC. O Estado de S. Paulo, 16 de setembro de 1959.

(16) O Governo Federal socorre a CMTC; a empresa continua a ceder linhas a particulares. O Estado de S. Paulo, 14 de outubro de 1960.

res, assim como os da associação dos funcionários. O que mais constrange é ver o escândalo inominável, as negociatas descaradas, o patrimônio público jogado nas ruas. Amanhã, quando nada mais restar do que foi a CMTC, haverá, é certo, outra meia ou uma dúzia de novos ricos em São Paulo - mas perto de quatro milhões de paulistanos terá ficado sem os transportes que o Município havia prometido ofertar-lhes em boas condições, através de um "slogan" que, a distância se reveste de uma significação irônica. De fato, que fez o Sr. Ademar de Barros da promessa de 'mais transportes, melhores transportes'?" (17)

Entre agosto e outubro de 1960 foram dadas concessões a "quase uma centena de linhas novas", segundo o jornal O Estado de São Paulo, que adiantou ainda outras irregularidades: "essas concorrências foram dadas sem concorrência pública e a muitas firmas sem registro oficial, empresas verdadeiramente fantasmas que não possuem garagem, serviço de conservação e nem registram seus empregados. Empresas que não observam itinerários definidos e, que conseqüentemente invadem as linhas que consideram mais rendosas". (18)

Em 1959, o crescimento das empresas privadas foi vertiginoso. Segundo dados da CMTC, o número de empresas particulares de transportes coletivos subcontratantes da CMTC, somente de janeiro a dezembro de 1959, passou de 29 para 45 e a frota passou de 852 para 1 031 veículos. Em conjunto, elas já exploravam cerca de 200 linhas contra 150 da CMTC. (19)

A entrega das linhas da CMTC era feita com um agravante: as empresas privadas visava ao lucro e não aceitavam "em hipótese alguma" as linhas deficitárias. Logo, segundo informações da própria

(17) A CMTC Assaltada. O Estado de S. Paulo, 15 de outubro de 1960.

(18) A CMTC defende a concessão de linhas de ônibus. O Estado de S. Paulo, 16 de outubro de 1960.

(19) PARTICULARES dominam 200 linhas de ônibus na Capital. O Estado de S. Paulo, 9 de abril de 1960.



CMTC, em 1959 mais da metade das 150 linhas por ela explorada eram deficitárias, enquanto a totalidade das linhas em poder dos particulares eram, obviamente, rentáveis. <sup>(20)</sup> Esse fato foi oficialmente reconhecido pela própria CMTC nos seguintes termos, em ofício enviado à Câmara Municipal em 1960: "... é evidente que as empresas particulares só poderão interessar-se pelas linhas de alta ou média rentabilidade (...) Dessa forma, como a obrigação de servir o público é da CMTC, ela continuaria a se deslocar para zonas rurais e as subconcessionárias a se instalar em regiões centrais, com a reprovação dos dispositivos legais, mas com a aprovação do público desservido pela CMTC". <sup>(21)</sup> Em outubro de 1960, em carta dirigida "À População Paulistana" a CMTC admitiu que 85% das linhas que explorava eram deficitárias. <sup>(22)</sup>

A CMTC defendia a entrega de concessões a empresas privadas com o argumento da insuficiência do capital social devido à ausência de ajuda financeira dos Governos Estadual e Federal. Com isso, não havia como renovar a frota e, diante do agravamento da situação do transporte coletivo, não viam outra alternativa senão aceitar a "colaboração" do setor privado. Ressalvava, entretanto, que as concessões eram "precárias e canceláveis a qualquer momento". São ilustrativas, nesse sentido, as palavras do Prefeito Ademar de Barros, defendendo-se das acusações que lhe eram feitas: "Já forneci mais de um bilhão de cruzeiros; sustentei-a (CMTC) sozinho até agora. Não se pode fazer mais porque o Estado, no papel de padrasto, e a União, no de madrasta, não ajudaram. O governo federal negou a São Paulo o que deu a outras prefeituras como as de Porto Alegre e Belo Horizonte, que obtiveram vantajosas concessões para comprar ônibus e peças (...) A CMTC precisa de recursos até depois de amanhã, havendo perigo de greve, e a Prefeitura não

(20) PARTICULARES exploram a maioria das linhas de ônibus da Capital. O Estado de S. Paulo, 11 de outubro de 1959.

(21) CMTC defende a concessão de linhas de ônibus. O Estado de S. Paulo, 16 de outubro de 1960.

(22) "À POPULAÇÃO PAULISTANA". Carta publicada pela CMTC no jornal O Estado de São Paulo, em 25 de outubro de 1960.

tem meios para ajudá-la. Já tive a coragem pessoal de abrir créditos extraordinariamente para auxiliá-la. A Câmara Municipal só sabe fazer críticas. Amanhã uma comissão da CMTC irá a Brasília para lembrar ao Presidente Juscelino Kubitschek da promessa de ajuda financeira que fez. Aqui nada se pode arranjar. O governo do Estado tem mentalidade fiscal. É um governo sem alma. Não é intenção da prefeitura abandonar a CMTC, mas sozinho não a carregará". (23)

Em 1960, os diretores da CMTC alegaram que a dificuldade de se renovar a frota estatal devia-se à insuficiência de recursos. Era basicamente com esse argumento que eles justificavam o desenfreado e descriterioso processo de concessão de linhas às empresas privadas. Note-se isso por suas próprias palavras: "Sem dúvida, a renda dessa concessionária vem sofrendo diminuições, porém, tal fato se deve à impossibilidade com que lutamos para renovar a frota de carros, do sistema diesel, adquirir veículos de tração elétrica, pois a Companhia não tem elementos para investimentos, dada a reconhecida insuficiência do seu capital social.

As empresas subcontratantes e outras que surgem em prolongamentos de itinerários e até mesmo empresas de concessão interestadual que se permitem receber passageiros urbanos existem unicamente porque essa concessionária não tem elementos para atender à demanda dos vários setores da cidade.

Diante de uma situação premente e para não deixar o povo sem transporte, o que seria imperdoável, a CMTC de há muito vem aceitando a colaboração das empresas subcontratadas, sempre através dos preceitos dos termos de nosso Contrato de Concessão (...) Tivéssemos os recursos necessários para o investimento, isto é, compra de veículos e melhoria de infra-estrutura técnica, logicamente, executaríamos o transporte que é cedido às empresas particulares". (24)

(23) O PREFEITO negou ser sua intenção extinguir a CMTC. O Estado de S. Paulo, 12 de outubro de 1960.

(24) DIRIGENTE da CMTC responde a críticas. O Estado de S. Paulo, 14 de agosto de 1960.

No discurso dos dirigentes da concessionária salientava-se também o caráter temporário "das concessões que seriam revogadas tão logo a CMTC estivesse em condições". Veja-se, por exemplo, o seguinte trecho da "Carta À População Paulistana" redigida pela Diretoria da CMTC: "... mais se agravava na cidade de São Paulo o problema do transporte, com o povo sofrendo horas nas filas e pressionando com justa razão, através da imprensa e de associação de bairros, todos os dias a que a CMTC atendesse à demanda, sob pena de criar na Capital situação de desespero de conseqüências imprevisíveis. Faltando-lhe os ônibus para colocar nas ruas, e os recursos para adquirir novas unidades, já que os poderes público Federal, Estadual e Câmara Municipal de São Paulo tudo lhe negavam, outro caminho não encontrou a CMTC debaixo da coação social irresistível de dar transporte ao povo, senão o de ceder suas linhas a terceiros, cessão essa a título eminentemente precário e revogável a qualquer instante com a intenção de remanejar os carros então utilizados nas linhas cedidas em outras rendosas da empresa, o que viria a aumentar sua vida ou garantir pelo menos o status quo financeiro existente. (...).

Cassar, entretanto, agora, as concessões já concedidas, retirando das ruas os carros que já estão trafegando com real ajuda do povo, sem poder substituí-los por outros da CMTC, será retrocesso perigoso, capaz de gerar outra vez o caos no transporte e de provocar revolta no seio da ordeira população paulista. (...).

Reafirmando serem de caráter eminentemente precário e revogáveis a qualquer tempo as concessões até hoje dadas a terceiros, garantimos ao povo de São Paulo o nosso propósito de revogá-las tão logo esteja a CMTC em condições de substituí-las com seus veículos próprios, bem como reafirmamos o propósito da atual Diretoria de não mais ceder a terceiros linhas exploradas pela própria concessionária". (25)

(25) "A POPULAÇÃO PAULISTANA! Carta da diretoria da CMTC publicada em O Estado de S. Paulo. 25 de outubro de 1960. Ver também O SUPERINTENDENTE DA CMTC expõe a situação atual da concessionária. O Estado de S. Paulo. 21 de outubro de 1960.

Especialmente durante a gestão do Prefeito Adhemar de Barros houve inúmeras irregularidades na CMTC. Há fortes indícios de que a forma como se deu o processo de concessão de linhas às empresas privadas, constituiu-se em apenas uma das modalidades de corrupção instalada na Companhia, sobretudo durante a superintendência do Capitão Joaquim de Almeida. Em março de 1961, na assembleia pública convocada pelo Sindicato dos Trabalhadores e Empresas de Carros Urbanos, Trolebus e Cabos Aéreos de São Paulo, foram feitas uma série de denúncias sobre irregularidades cometidas por esse superintendente. <sup>(26)</sup> Em abril de 1961, a Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo e o Sindicato dos Empregadores em Empresas de Transportes Rodoviários encaminharam um memorial ao Prefeito Prestes Maia, manifestando o desejo de moralização, reorganização e manutenção do monopólio estatal, para "o bem da CMTC e de São Paulo". Sugeriam que o então Prefeito revisse algumas das medidas adotadas pela gestão anterior da CMTC entre as quais sobressaía a questão das concessões feitas às empresas privadas. <sup>(27)</sup>

Em maio de 1961, uma comissão especial elaborou um extenso relatório sobre a situação da CMTC, apresentado ao prefeito Prestes Maia. Segundo informações jornalísticas, o relatório apresentou fatos classificados pelo prefeito como "abusivos à primeira vista". <sup>(28)</sup> No mesmo mês o Prefeito Prestes Maia constituiu uma Comissão de Sindicância para apurar tais irregularidades. Em setembro de 1961, o processo estava prestes a ser concluído e constava de 13 volumes, 2 800 laudas datilografadas, 21 capítulos e o depoimento de cerca de 500 pessoas. No documento estão relatados fa-

---

(26) Ver FORMULADAS novas denúncias entre a diretoria da CMTC. O Estado de S. Paulo, 6 de março de 1961.

(27) Ver EMPREGADOS da CMTC apontam irregularidades. O Estado de S. Paulo, 6 de abril de 1961.

(28) CMTC: inicia-se a sindicância sobre as irregularidades. O Estado de S. Paulo, 6 de maio de 1961.

tos considerados danosos à CMTC, praticados no período 1956-60. (29)

Ao assumir a Prefeitura de São Paulo em substituição a Adhemar de Barros, Prestes Maia implementou um "plano moral para reerguer a CMTC", sustando, de imediato, novas concessões de linhas. Uma das manifestações dessa tônica da gestão de Maia foi o veto à lei aprovada pela Câmara Municipal que assegurava às empresas que obtiveram antes de 17 de abril de 1961 a permissão, a título precário, para operarem no setor de transporte coletivo, o direito de exigirem da CMTC a celebração do contrato de três anos prorrogáveis sucessivamente. A argumentação de Maia para o veto à referida lei foi a seguinte: "além de ruinosas aos interesses do erário, à CMTC e à população em geral, caracterizando-se, por isso, como contrárias ao interesse público são as determinações que o decreto agasalha flagrantemente ilegais e inconstitucionais.

Se a CMTC explora com exclusividade, por força de lei e de contrato com o Município os serviços de transporte, não vejo como possam leis posteriores pretender obrigá-la a conceder por prazo certo e, praticamente, ad aeternum, as melhores linhas, ou seja, as mais rendosas, a empresas particulares que não são nem poderiam ser titulares de quaisquer direitos. Trata-se - e de repetir-se - de empresas que obtiveram autorização a título precário para operarem no setor de transportes coletivos. Perpetuar es-

---

(29) Com o processo, esperava-se a incriminação de culpados o que, no entanto, não ocorreu. Em outubro de 1972 esgotou-se o prazo para punição e o crime foi prescrito, porque os 26 autos de inquéritos abertos na 5ª Vara Criminal "desapareceram" misteriosamente em 1967 (ver a respeito: Processos Sodem e a ação vão prescrever. O Estado de S. Paulo, 14 de junho de 1932; Onde estão os 26 inquéritos da CMTC? O Estado de S. Paulo, 20 de julho de 1972). Veja-se, ainda, o comentário feito pelo Jornal da Tarde sobre as conclusões do Juiz Corregedor ante a prescrição do inquérito: "Compreensivo o desabafo. Afinal os magistrados mandam para as penitenciárias tantos pés de chinelo, que muitas vezes não passam de vítimas de uma sociedade insensível e cruel e, de repente, são obrigados a reconhecer que nada podem fazer contra malandros 10 vezes piores, protegidos de políticos desonestos que lhe subtraem 26 processos e ficam se divertindo com a peça pregada à Justiça". Uma vitória da corrupção em plena era da revolução. Jornal da Tarde, 13 de outubro de 1972.

sas empresas na exploração dos serviços e nos demais itinerários, ou seja, nas linhas de maior renda, seria a ruína inarredável da empresa que vem lutando para unificar de fato os serviços, em obediência a norma universalmente consagrada, qual seja a da manutenção de todo o serviço de transporte por uma só entidade.

Em verdade, se várias empresas que vêm explorando, a título precário, o transporte coletivo de passageiros adquirissem o direito de fazê-lo por prazo certo e improrrogável impondo-se ainda à prefeitura ou à concessionária o ônus de desapropriá-las quando desejassem retormar o serviço, seria abolida a exclusividade outorgada pela concessão e violar-se-iam direitos adquiridos da concessionária.

Com a assinatura do contrato de concessão adquiriu a CMTC o direito de explorar o serviço público do transporte coletivo de passageiros na Capital pelo período de 30 anos. Se anos decorridos o poder concedente restringe essa exclusividade, impondo à concessionária a obrigação de ceder certas linhas a terceiros e justamente as que propiciam maiores lucros, quebra-se o princípio de exclusividade, afeta-se fundamentalmente a parte econômica do contrato, privando a empresa de rendas necessárias aos seus serviços e ferindo os princípios jurídicos que regem a matéria. A concessionária, em administração anterior outorgou permissão a certas empresas para explorarem algumas linhas do Município, em total discordância com as leis vigentes. Mas, fê-lo a título precário e as próprias empresas, nos documentos obtidos da concessionária, bem cientes ficaram dos riscos decorrentes de serem titulares de mera permissão, revogável a qualquer tempo. Mas, transformar em direito, o que não passa de mera tolerância, representaria flagrante violação das obrigações assumidas pelo poder concedente em relação à concessionária.

Em síntese, o projeto impugnado visa consagrar medidas que, se pudessem e viessem a ser adotadas, importariam na ruína da CMTC, no perecimento da unificação dos transportes no Município da Capital, em benefício de algumas entidades privilegiadas e repre-

sentando, em última análise, autêntica espoliação dos interesses do povo.

Se a CMTC, até hoje, não atingiu os níveis de eficiência desejados, isso se deve a defeitos de origem em seu processo de constituição e a uma infeliz seqüência de administrações incapazes.

Agora que a concessionária está a caminho de seu reerguimento, uma vez que é, ainda, susceptível de ser somada sua situação técnica e econômico-financeira, seria absurdo o retorno ao regime de concessão dos serviços de transportes a uma multiplicidade de empresas, o que importaria no abandono da unificação dos transportes, recomendado pelos mais autorizados técnicos". (30)

Assim, como dissemos, a gestão de Prestes Maia caracterizou-se basicamente pela tentativa de frear o processo de privatização dos transportes coletivos em São Paulo. Porém, já não havia ilusões quanto à possibilidade de a CMTC recuperar o monopólio dos transportes na Capital. Em 1961, havia 352 empresas particulares operando em São Paulo e dispoendo de uma frota de cerca de 1 800 ônibus, quase o triplo da frota da CMTC. A participação das permissionárias privadas no volume total de passageiros transportados por ônibus e bondes chegava a dois terços. Argumentava-se, na época, que se a CMTC tencionasse, por exemplo, retomar apenas a linha "Penna-Lapa", uma das mais rendosas da cidade devido à frequência dos veículos, ela precisaria empregar quase a terça parte de sua frota de ônibus diesel. (31)

Em 1964, o próprio prefeito manifestou-se sobre a impossibilidade de retomar-se o monopólio estatal: "É impossível tal solução. É poeta quem pensa dessa maneira. A CMTC está com apenas

(30) VETADA lei sobre empresas particulares de ônibus: "seria a ruína da CMTC". O Estado de S. Paulo, 12 de janeiro de 1962.

(31) SUSPENDE a CMTC a retomada de linhas particulares. O Estado de S. Paulo, 06 de novembro de 1963.

20% das linhas operadas na Capital e seriam necessários bilhões de cruzeiros para operar todas elas. E esse dinheiro a Prefeitura não dispõe, nem mesmo para as obras essenciais para a cidade. (...) Todos sabem que a atual administração tem procurado sempre manter a CMTC e se não pode melhorá-la, pelo menos parou aquela descida para o abismo em que ela estava escorregando quando tomamos posse". (32)

### 1.1.2.3 - Terceiro Momento (1965-73) - Impotência Estatal, Privatização e Desorganização Operacional nos Transportes

De acordo com o Decreto nº 3.438/57, em 31 de dezembro de 1965 a CMTC deveria integrar sob a rede de sua exploração direta todas as linhas até então exploradas por empresas particulares. Entretanto, em 1965, sua participação no volume total de viagens realizadas por ônibus e bondes era de apenas 22%, o que tornava, de fato, patente a impossibilidade de se cumprir o disposto no referido Decreto. Dessa forma, em 1966, o poder público, defrontando-se com a questão, acabou por institucionalizar a situação existente: com os Decretos Municipais nºs 6.386 e 6.587 as linhas concedidas às empresas particulares "em caráter precário e revogável a qualquer momento" foram regulamentadas. Aceitou-se, desta forma, a impossibilidade de reaver-se o monopólio estatal dos transportes e, mais do que isso, institucionalizou-se a privatização desses serviços.

Além disso, os Decretos nºs 6.386/66 e 6.547/66 não impuseram restrições à atuação das permissionárias privadas quanto ao tipo de linha a ser explorada e quanto ao número de linhas a serem cedidas. Mais especificamente, esses Decretos não interferiram no sentido de remediar a situação caótica em que se encontrava a prestação do serviço de ônibus em meados da década dos anos 60. Como vimos, a privatização do sistema de ônibus em São Paulo deu-se num período muito curto e no bojo de um desenfreado processo de con-

(32) NÃO se cogita a extinção da CMTC, declara o Prefeito. O Estado de S. Paulo, 13 de agosto de 1964.



cessão de linhas a empresas particulares cujos critérios, certamente, não foram eminentemente técnicos e tampouco visavam à racionalização operacional do sistema. A vigência por quase uma década de favoritismos na concessão de linhas fez com que a desorganização do sistema de ônibus fosse completa em meados dos anos 60. Os Decretos nºs 6.386/66 e 6.547/66, ao omitirem-se quanto aos aspectos operacionais, acabaram por preservar uma situação caracterizada por superposição de linhas, itinerários sinuosos e irracionais para o usuário e insuficiente oferta de serviços.

Segundo o Programa de Integração dos Transportes - PIT, elaborado em 1974 pela Prefeitura Municipal de São Paulo, as diferenças fundamentais entre o Decreto nº 2.215/53 e o nº 6.547/66 são bastante claras: "enquanto o primeiro visa regulamentar a cessão de linhas, delimitando a atuação das empresas e fixando prazo para a integração de todas as linhas sob a rede de exploração direta da CMTC, o segundo regulamenta a cessão de linhas, sem delimitar a atuação das permissionárias, deixando que a capacidade operacional delas estabeleça os limites. O Decreto nº 6.547/66 vem, portanto, apenas institucionalizar uma situação já existente. Contudo, o fato de o Decreto nº 6.547/66 não ter definido as áreas de atuação e os tipos de linhas a serem cedidos, bem como o fato de não ter limitado as contratações de linhas, resultou numa desorganização do sistema e nova competição entre os permissionárias". (33)

Nesse sentido, prossegue o PIT-74, "dado o excesso de linhas concedidas e o declínio de importância da CMTC, que deveria, por definição, constituir a espinha dorsal do transporte coletivo, o sistema se desorganizou, exigindo reformulações tanto ao nível da concessionária como das empresas particulares, no sentido de promover a integração desses sistemas. Por outro lado, essa desorganização não prejudicou apenas as operadoras, mas, à medida

---

(33) Prefeitura Municipal de São Paulo. Programa de Integração dos Transportes, Secretaria Municipal dos Transportes, São Paulo, 1974, p. 18.

que levou a uma prestação de serviços inadequada, resultou em sérias desvantagens para a coletividade. A superposição de linhas, os itinerários sinuosos, a incapacidade de suprir toda a demanda de transportes, entre outros fatores que se observam, têm acarretado perdas tanto para as operadoras como para o usuário, sujeito a um serviço insuficiente e de baixa qualidade". (34)

Por todas essas razões, em meados dos anos 60, o serviço de ônibus em São Paulo era, de modo geral, insuficiente e de má qualidade. Vários estudos governamentais apontam esse fato. Apenas para ilustrar, veja-se a seguinte constatação do Consórcio Hochtief - Montreal-Deconsult - HMD sobre a utilização dos veículos acima de suas capacidades normais nas horas de pico: "A capacidade média normal dos ônibus diesel é de 36 passageiros sentados e 36 em pé. Nas horas de pico, contudo, esses ônibus chegam a transportar cerca de 110 passageiros." (35) Além das transgressões no horário, que chegavam a 200%, (36) o HMD constatou, também, a ocorrência de velocidades médias bastante reduzidas nas horas de pico. As principais conseqüências da redução da velocidade comercial, prossegue o HMD, "são o maior tempo de percurso de veículos, a longa espera dos passageiros, superlotação dos ônibus e a necessidade de colocação de ônibus adicionais. Tudo isso contribui para maior congestionamento nas ruas e aumento dos custos operacionais de cada veículo. Além disso, a baixa velocidade comercial reduz a oferta de lugares - km por unidade de tempo, ocasionando, nas horas do "rush", uma menor utilização da capacidade disponível. Acrescenta-se ainda o desgaste físico e emocional dos passageiros que trazem problemas de fadiga e a conseqüente baixa de produtividade". (37)

As informações trazidas até o momento fornecem, na ver-

(34) PMSP, Programa de Integração dos Transportes. op. cit., p. 12.

(35) Hochtief-Montreal-Deconsult - Sistema Integrado de Transportes Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo. São Paulo, 1968, vol. 1, p. 96.

(36) idem, p. 97.

(37) idem, p. 97.

dade, indícios bastante significativos do padrão de serviços de transporte coletivo prestados em São Paulo em meados dos anos 60. Isso porque, nesse momento, o ônibus era responsável por 90% das viagens por transporte coletivo na cidade de São Paulo.

#### 1.1.2.4 - Quarto Momento (1974-83) - Reorganização do Transporte por Ônibus

Em meados da década dos 70, o poder público foi forçado a "enfrentar" a questão dos ônibus em São Paulo, em função dos seguintes motivos: em primeiro lugar, porque em junho de 1974 expirava o prazo de vigência do Decreto nº 6.547/66 que, como vimos, regulamentava os contratos de permissão de exploração dos serviços pelas empresas particulares; em segundo lugar, devido à proximidade do início de operação da linha Norte-Sul do Metrô, o que exigia a reorganização do transporte coletivo na sua área de influência e, ademais, requeria a idealização de uma nova rede de transportes por ônibus de forma a "alimentá-lo", uma vez que, apenas a demanda lindeira seria insuficiente para utilizar plenamente sua capacidade instalada; e, finalmente, em terceiro lugar, em função da proximidade do término da vigência (janeiro de 1977) do contrato assinado em 1947 que concedia à CMTC, pelo período de 30 anos, o direito de explorar com exclusividade o serviço de transporte coletivo na Cidade de São Paulo.

Dados esses imperativos, o poder municipal teve que se posicionar ante essa questão e, ao fazê-lo, acabou por "enfrentar" os empresários de ônibus. A reorganização do sistema de ônibus ocorreu em duas etapas, em 1974, quando expirou o contrato com as permissionárias privadas, e em 1977, quando venceu a concessão da CMTC e a linha Norte-Sul do Metrô operava plenamente.

Em 1974, as modificações introduzidas no sistema e a intensidade do enfrentamento aos empresários foram menores. Com o Programa de Integração dos Transportes - PIT (Decreto nº 11.137/74), além de pequenas mudanças operacionais, foram renovados os contratos das empresas particulares por mais três anos, ou seja, até

1977. Nesse ano a intensidade das mudanças foi maior. Firmou-se um novo contrato dando concessão exclusiva à CMTC por mais 30 anos e celebraram-se novos contratos com empresas particulares. Essas renovações fizeram-se acompanhadas por transformações na organização operacional do sistema de ônibus.

Para os formuladores do PIT-74, os constrangimentos que se verificavam na operação do sistema de ônibus em São Paulo, advinham, sobretudo, dos termos do contrato de concessão assinado em 1966. Mais especificamente, o Decreto nº 6.547/66 institucionalizou o sistema de concessões por linhas, sem definir áreas de atuação das empresas e os tipos de linhas a serem cedidos, sem delimitar a atuação das permissionárias e sem limitar as contratações de linhas. Isso contribuiu, em grande medida, para a desorganização do sistema, cujos sintomas mais evidentes eram a superposição de linhas e a configuração de itinerários sinuosos e irracionais diante dos fluxos de viagem.

O PIT-74 reformulou os termos do contrato, substituindo o critério da concessão por linhas pelo de concessão por áreas geográficas. Assim, o Município de São Paulo foi subdividido em seis setores geográficos, que passaram a ser explorados exclusivamente por uma empresa ou por um grupo de empresas previamente definido. Procurou-se, igualmente, redefinir a área de atuação da CMTC que passou a operar em qualquer área do Município, sendo-lhe também reservadas as linhas especiais, circulares e diametrais.

Posteriormente, em 1977, foram introduzidas reformulações mais amplas do sistema. Um dos principais objetivos que norteou essa reestruturação foi minimizar a concorrência entre empresas, assegurando um índice de rentabilidade mais homogêneo entre elas. Isso porque acreditava-se que esses fatores contribuíssem para a má qualidade dos serviços. Veja-se, a seguir, como esse argumento era apresentado: "como empresas privadas, que na verdade são, a preocupação maior das mesmas tem sido o aumento da margem de lucro-rentabilidade, mesmo que com isso tenham que piorar o padrão de atendimento da população. (...) Com o sistema de tarifa única, as

melhores linhas são aquelas que apresentam um menor custo por passageiro transportado. Assim, as linhas mais curtas, em geral, apresentam-se mais lucrativas. E a realidade atual do sistema de ônibus contratado em São Paulo apresenta uma situação dispar nos serviços de transporte: a existência de empresas permissionárias prósperas operando linhas curtas em bairros com população diversificada, que geram demanda regular de passageiros ao longo do dia, e do outro lado, empresas com rentabilidade problemática operando linhas de até 38 km de percurso, atingindo a periferia de população esparsa, que utiliza condução apenas no início e fim do horário de trabalho".<sup>(38)</sup> Em outra passagem: "existem dois fatores explicando o mau atendimento do transporte coletivo por ônibus: por um lado a impossibilidade de atendimento da própria demanda de transporte; e de outra parte, a tentativa do lucro, que provoca a diminuição da oferta, ou seja, a empresa utilizando o menor número de ônibus possível em detrimento do nível de atendimento da população".<sup>(39)</sup> Essa disparidade entre os índices de rentabilidade da empresa, prossegue o estudo, se reflete na qualidade do serviço oferecido, implicando "um rebaixamento do nível de atendimento do público, com veículos mal conservados, velhos, sem segurança, sem regularidade nos horários, tornando caótico o sistema de transporte por ônibus em algumas regiões da cidade. (...) O próprio traçado das linhas é muitas vezes influenciado pelos problemas de concorrência entre as empresas, até mesmo dificultando a adoção de melhores itinerários. Com isso, o aproveitamento médio dos ônibus acaba sendo muito inferior ao desejado, aumentando sensivelmente os custos operacionais, pela necessidade que a concorrência mútua exige, a fim de captar alguns poucos usuários no entrepico".<sup>(40)</sup>

Com base nesse diagnóstico, a Prefeitura propôs a divisão do Município de São Paulo em 23 setores. Através de concorrência

---

(38) Prefeitura Municipal de São Paulo. Transporte por Ônibus Contratado. Secretaria Municipal de Transportes. São Paulo, março de 1977, p. 8.

(39) Idem, p. 17.

(40) Idem, pp. 9-10.

pública redistribuiu as linhas, que até então vinham sendo operadas por 66 empresas, entre apenas 23 empresas ou grupos de empresas. O objetivo da concorrência foi selecionar uma única empresa/grupo de empresas que operaria com exclusividade em cada um dos setores. Assim, através de um processo de fusão e incorporação, forçou-se a monopolização da prestação de serviço por ônibus privado. Pressupunha-se que a monopolização asseguraria índices de rentabilidade mais homogêneos e minimizaria a concorrência interpermissionárias. Veja-se, a seguir, o teor da argumentação oficial para justificar a fusão das empresas e a operação por áreas geográficas: "... a Prefeitura entendeu que seria de grande utilidade para o transporte como um todo permitir uma nova concorrência sem que haja uma luta predatória entre as empresas pelo resultado, mas sim uma possibilidade de reacomodação do serviço de transporte por ônibus, ensejando melhor operação e melhor rentabilidade para as empresas, que resultaria num melhor serviço prestado. Portanto, diante dessa oportunidade, o Poder Público Municipal pretende diminuir o número de empresas particulares que atuam no sistema, oferecendo a oportunidade para melhorar as condições administrativas e operacionais, através da redução da concorrência entre elas. (...) O sistema que aqui está apresentado vai possibilitar negociações entre as empresas, assegurando a participação de todas elas na nova distribuição dos serviços através da fusão, incorporação ou compra e venda de serviços." (41) Em decorrência dos critérios apresentados, prossegue o estudo, "propõe-se a divisão do Município em 23 setores, sendo selecionados para cada um deles, através da concorrência pública, uma única empresa que operará com exclusividade todas as linhas radiais ou setoriais que aí foram necessárias. (...) A proposta apresentada procura criar um monopólio (ou quase monopólio) para cada empresa dentro de um setor relativamente às linhas radiais e setoriais (exceto a CMTC), compensando linhas altamente lucrativas com outras mais deficitárias de forma a manter um maior nível de rentabilidade, diante das condições de tarifa única imposta como premissa básica do estado". (42)

---

(41) idem, p. 23.

(42) idem, p. 26.

### - A Reação dos Empresários

Inegavelmente essa foi a primeira vez que o poder público assumiu uma posição mais enérgica com relação às permissionárias privadas. É evidente que esse posicionamento provocou fortes reações por parte dos empresários.

No dia 2 de março de 1977, logo após a Prefeitura ter enviado o Projeto (22/77) à apreciação da Câmara Municipal, a Associação Paulista de Empresas de Ônibus - APEO distribuiu nota à imprensa destacando os seguintes pontos: os empresários estavam perplexos diante do projeto; ele era omissão e "de certo modo, malicioso"; a fusão ou incorporação das empresas de ônibus que o projeto exigia eram medidas impossíveis de serem realizadas; os empresários precisavam conhecer todos os detalhes da política da prefeitura em relação aos ônibus particulares; as empresas, apesar de serem "colaboradoras" da prefeitura, não foram ouvidas por ela durante a elaboração do projeto; as empresas "continuarão operando mas, ao mesmo tempo, estarão vigilantes para o que se propõe a respeito de seu futuro". (43)

No dia 22 de março de 1977 a APEO divulgou um documento preliminar reproduzindo as discussões havidas entre os empresários a respeito do Decreto nº 22/77. Esse documento iniciava-se nos seguintes termos: "num momento em que a Nação está conturbada, em que o presidente apela para todos os brasileiros conterem suas despesas, em que todos os setores empresariais são obrigados a fazer uma economia forçada, em que o país sofre cortes de verbas, a Secretaria Municipal de Transportes apresenta um plano tenebroso e inexplicável, capaz de levar todas as empresas de ônibus à falência. Passados pouco mais de dois anos do PIT-74 os empresários se vêm à frente de novo plano, preparado pelos mesmos técnicos que degolaram o anterior, e ainda mais desastrado. Novas experiências,

---

(43) GUERRA ao plano dos ônibus. Jornal da Tarde, 3 de março de 1977.

nova degradingolada". (44)

Posteriormente, o Presidente da APEO, Aparício Fornes, argumentou que o plano de Setúbal era "absurdo e inexecutável" e que não melhoraria a qualidade dos serviços prestados: "Como poderá a Câmara aprovar um projeto que não leva a nada? Todo prefeito que aparece quer salvar a CMTC. Agora é essa história de transformar 68 empresas em 23. Se ainda houvesse preocupação em melhorar o serviço, ou modificar as linhas, vá lá. Mas o Cupertino (Olavo Cupertino), Secretário dos Transportes, afirmou que 99,9% dos problemas viários vão continuar. Então, por que ele quer armar essa confusão? Temos que reconhecer que o serviço prestado ao usuário não é bom, apesar de existir concorrência entre as linhas. Agora que o usuário vai ser obrigado a utilizar, queira ou não, o serviço da companhia do seu setor, as empresas estarão à vontade para diminuir o número de carros e deixar os ônibus encherem até transbordar. É fato sabido e provado que o monopólio só abaixa o nível de serviços. E agora ele é exigido pelo governo. Afinal estamos em um país capitalista ou não?" Em seguida, o empresário argumentou que a solução para homogeneizar a rentabilidade do setor poderia vir com adoção de medidas como a isenção de impostos e a subvenção da CMTC à linha deficitária, pois, "afinal, a CMTC é uma empresa que teoricamente não visa lucro. Como as tarifas que ela utiliza - que vão de Cr\$ 1,80 das linhas ditas normais, passam por Cr\$ 4,00 e Cr\$ 4,50 das linhas especiais e chegam aos Cr\$ 8,00 das linhas executivas - a CMTC está tendo um lucro fabuloso. Ela poderia perfeitamente subvencionar essas linhas deficitárias. E fica outra pergunta: com tantas tarifas diferentes que a CMTC cobra, por que nós temos a férrea obrigação de ter uma tarifa única? Há muito tempo que estamos dizendo, só precisamos de três coisas para dar um alto nível de atendimento à população: garantia de prazo, tarifas adequadas e uma boa divisão das linhas". (45)

(44) EMPRESÁRIOS contestam a lei. Jornal da Tarde, 23 de março de 1977.

(45) FALAM os empresários, os motoristas, os passageiros. Problema: ônibus. Jornal da Tarde, 25 de março de 1977.



O advogado do Sindicato da Empresa de Transportes de Passageiros, Cid Silva, referiu-se ao projeto como sendo uma "bomba de efeito retardado": "A Câmara deveria contar até 10 antes de aceitar o projeto. Cupertino deixou lá uma bomba de efeito retardado e saiu correndo". (46)

No dia 23 de março de 1977, os empresários levaram à Comissão de Transportes na Câmara de Vereadores, quatro propostas substitutivas ao projeto 22/77. Sugeriam, em síntese, que:

- o sistema de contratação de empresas de ônibus permaneça como está, corrigindo-se apenas as pequenas distorções apresentadas pelo Plano Integrado de Transportes - PIT no que se refere à rentabilidade de algumas linhas reconhecidamente deficitárias. Essas linhas passariam a ser operadas pela CMTC, visto que ela é uma empresa pública, que opera sem visar lucro;
- a tarifa corrigida toda vez que os componentes de custos devidamente comprovados atinja 10%;
- seja definida claramente a área de atuação da CMTC;
- sejam renovados os contratos com as empresas em operação atualmente pelo prazo de seis anos, renováveis por igual tempo, desde que cumpridas todas as obrigações pelas permissionárias (os empresários não mencionam sequer necessidade de realização de concorrência para a renovação desses contratos). (47)

Em maio de 1977, a Câmara Municipal aprovou o projeto 22/77. O texto aprovado contém alguns substitutivos ao texto original adicionado pela Prefeitura atendendo a reivindicações dos empresários, dentre as quais sobressaem as seguintes:

---

(46) Idem.

(47) ÔNIBUS: quatro condições. E a promessa de bons serviços, Júlio Moreno, Jornal da Tarde, 24 de março de 1977.

- os contratos com as empresas particulares terão duração de oito e não mais seis anos;
- duas empresas, desde que consorciadas, poderão atuar em cada um dos 23 setores de transporte em que a cidade foi dividida. Antes, a exigência de uma empresa apenas, por setor, obrigaria o desaparecimento de 63 empresas de ônibus em São Paulo, ou seja, uma redução de 86 para 23; agora há possibilidade que continuem existindo 46 empresas;
- a CMTC poderia alugar ou arrendar ônibus de empresas particulares pelos preços de mercado. (48)

Em julho de 1977, a Secretaria Municipal de Transportes apresentou o edital de concorrência pública para a exploração das 23 áreas da cidade e em novembro do mesmo ano foram divulgados os resultados. Esses setores passaram a ser operados por 40 empresas agrupadas em 23 consórcios. Assim, através de processos de fusão, incorporação e/ou aquisição, o número de empresas que operou em São Paulo foi reduzido de 86 para 40.

#### - Redefinição da Área de Operação da CMTC

Dessa forma, a partir de 1974, houve inegavelmente alterações na correlação de forças entre o poder público e os segmentos privados que operam o sistema de ônibus em São Paulo, em favor do primeiro. Contudo, é importante reafirmar o alcance restrito dessas alterações e, mais do que isso, salientar que em nenhum momento cogitou-se em rever-se a privatização do setor. O discurso governamental é absolutamente claro nesse ponto. Observe-se, nesse sentido, os termos em que o Programa de Integração dos Transportes, elaborado em 1974, trata esse tema: "Atualmente, o conjunto das

---

(48) PREFEITO atende empresários e altera novas leis dos ônibus. O Estado de S. Paulo, 24 de maio de 1977.

empresas permissionárias tem uma participação muito mais extensa do que a CMTC, tanto nos aspectos operacionais, como econômico-financeiro. Decorre daí o interesse em aproveitar toda essa estrutura já montada, restando por fazer a correção de suas distorções e a reformulação de sua forma de operação, visando tirar delas o máximo de serviço pelo mesmo custo." (49) Na reorganização do sistema de ônibus levada a efeito em 1977, o discurso governamental é ainda mais incisivo nesse aspecto: "A situação atual demonstra que a CMTC não tem condições para se responsabilizar pela totalidade do transporte por ônibus na Capital, já que 80% do atendimento vem sendo realizado por empresas particulares. Além disso, com a dramática escassez de recursos financeiros, não seria justificável alocar a considerável soma que seria necessária para a transferência do acervo das empresas particulares para a concessionária, mesmo porque é possível melhorar a situação atual do transporte coletivo, aproveitando a experiência operacional e o acervo das empresas particulares, corrigindo as imperfeições existentes de forma paulatina, mas respeitando as premissas fixadas". (50)

Mesmo assim, a partir de 1975 nota-se a tendência de ampliar-se a participação da CMTC no volume total de viagens realizadas por ônibus (diesel e trolebus). Remetendo-se aos dados do Anexo 126 pode-se notar que essa participação que era de 14,3% em 1975 - a menor registrada em toda a trajetória da CMTC - eleva-se para 29,1% em 1983, retornando, assim, ao nível próximo daquele registrado em 1958.

Esse desempenho deve-se, em alguma medida, à redefinição da área de atuação operacional da CMTC no sistema de ônibus, ocorrida a partir de 1974, e ao programa de trolebus que vem sendo implementado desde 1978.

A intenção de se redefinir a área de atuação operacional

---

(49) PMSP. Programa de Integração dos Transportes, op. cit., p. 57.

(50) PMSP. Transporte por ônibus contratado, op. cit., p. 20.

da CMTC aparece inicialmente no bojo da reorganização realizada no sistema de ônibus em 1974. Essa redefinição partia de um diagnóstico, segundo o qual os resultados econômicos insatisfatórios que a CMTC vinha apresentando ao longo dos anos decorria não somente das condições do seu equipamento rodante e da herança de uma estrutura responsável por uma alta participação dos custos fixos, "mas também dos tipos de linhas remanescentes em poder da empresa que apresentam maiores custos e são menos rentáveis", além do fato de que as bases operacionais se vêm dissociadas das garagens, em evidente reflexo nos custos operacionais". (51) Em outra passagem: "as primitivas atribuições legais de concessionária exclusiva estão completamente distantes de sua atuação real. Desempenhando a função de cobrir as lacunas deixadas pelas empresas particulares, a CMTC acabou distanciando-se de sua função original, dispersando-se por todo o Município, para suprir os déficits de transportes nas áreas não exploradas pelas permissionárias". (52)

Como solução para esses problemas, o PIT-74 propôs uma melhor definição da área de operação da CMTC, visando a uma atuação mais localizada e coordenada. Com esse objetivo, a partir de 1974, além das linhas deficitárias, desinteressantes à iniciativa privada, a CMTC passou a operar também, com exclusividade, as linhas circulares, especiais e diametrais, tidas pelos empresários como "as mais lucrativas".

#### 1.1.2.5 - Quinto Momento (1984) - A Intervenção nas Empresas Contratadas

No dia 25 de janeiro de 1984, o preço dos combustíveis foi majorado e, desde então, os empresários de ônibus passaram a pressionar e ameaçar o poder público para que fosse autorizado o repasse desse custo às tarifas. Como não houve manifestação do

---

(51) FMSP. Programa de Integração dos Transportes, op. cit., p. 23.

(52) idem, p. 57.

prefeito nesse sentido, os empresários, através do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo - TRANSURB, publicaram o seguinte comunicado nos jornais do dia 10 de fevereiro: "Ao Público: (...) a partir de zero hora do próximo dia 14, as empresas particulares, em decorrência das dificuldades agravadas pelo recente e brutal aumento do óleo diesel, tomarão as deliberações abaixo:

- as pessoas acima de 65 anos de idade deverão adentrar os coletivos pela porta traseira, munidos do passe fornecido pela CMTC, acompanhadas da Carteira Especial, emitida também pela CMTC, tudo na forma do acordo firmado em 02/12/83, entre as empresas e o poder público;
- adequarão o número de ônibus em cada linha, com a finalidade de suportar o aumento de custo do óleo diesel e derivados de petróleo, que alcançou 30%, adaptando, para esse fim, a mão-de-obra existente. As empresas se vêem obrigadas a manter esta última decisão até que seja autorizado o repasse do atual aumento do óleo diesel.

Sobre o assunto referido, as empresas de ônibus, por intermédio de seu sindicato, em 6 de fevereiro p.p., afirmaram ao Exmo. Sr. Prefeito, dando-lhe ciência das deliberações referidas neste comunicado".

A resposta do Prefeito foi inédita, imediata e enérgica: no mesmo dia em que a nota da TRANSURB foi publicada, Covas, amparado pelo artigo 16 do Decreto Municipal nº 14.629/77, determinou a intervenção por tempo indeterminado nas 38 empresas de ônibus que operavam no Município.

A manifestação dos empresários, segundo Covas, teve o objetivo de "criar um clima de tumulto e intranquilidade ao usuário", acrescentando que "o poder público não pode sequer admitir essas ameaças". (53) Em outro depoimento reafirmou que "a Prefei-

(53) OS ÔNIBUS sob intervenção. O Estado de S. Paulo, 11 de fevereiro de 1984.

tura não pode permitir esse tipo de violência, de insolência em relação à população. (...) Eles têm alternativa de natureza reivindicatória, judicial, mas em nenhum instante podem ameaçar o usuário. Daí ter autorizado a CMTC a assumir o serviço por intervenção nas empresas". (54) No dia seguinte, em entrevista à imprensa, o Prefeito Mário Covas voltava à carga: "A partir do momento em que os empresários publicaram aquela nota na imprensa, falando com um cinismo revoltante que eles iriam diminuir o número de ônibus em circulação e adequar o pessoal a essa redução, eles estavam rescindindo unilateralmente um contrato de serviço público. E isso não é brincadeira. Não poderíamos ficar esperando que essa coisa insólita acontecesse. Não poderíamos permitir que a ganância dos empresários - que podem suportar o aumento do combustível - resultasse em uma violência contra seis milhões de paulistanos e no desrespeito à Lei Municipal que garante o transporte gratuito dos idosos". (55)

O Secretário Municipal dos Transportes foi mais além, acrescentando que "a decisão da Prefeitura foi tomada tendo em vista o fortalecimento do poder concedente, a quem cabe, segundo o prefeito, "traçar diretrizes e definir a política na área dos transportes". Hanashiro compreendeu o comunicado como um desafio partido "de quem está acostumado a questionar e a vencer a autoridade, que no passado recente cedia a esse tipo de ameaça. Agora, porém, essa tolerância acabou, o poder público não se vai desmoralizar em São Paulo e o prefeito está mostrando não apenas que é um administrador capaz mas que é um estadista e não permite que se jogue com os interesses da administração e com a moralidade". (56)

De fato, a intervenção significou, efetivamente, uma mudança substantiva no relacionamento entre o poder público e as em-

(54) EMPRESAS de ônibus estão sob intervenção. Folha de S. Paulo, 11 de fevereiro de 1984.

(55) COVAS garante que não haverá encampação. Folha de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1984.

(56) NOVE empresas sob intervenção. O Estado de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1984.

presas privadas. Surpreendeu aos empresários que não esperavam uma atitude drástica do Prefeito. Afinal, embora prevista na lei, foi a primeira vez, desde que a CMTC foi criada, que uma medida extrema desse tipo foi aplicada.

Um dos saldos mais positivos da intervenção é que pela primeira vez foi possível ao poder público ter efetivamente acesso aos custos reais dos itens que integram a planilha de custos que serve de base para a fixação da tarifa. Verificou-se que os dados que até então vinham sendo apresentados pelos empresários eram incorretos, visto que tendiam a exagerar os custos reais, permitindo-lhes, portanto, uma margem de lucro mais elevada do que se pensava.

Isso fez vir à tona o fato de que, pelo menos até 1984, era bastante frágil a capacidade de fiscalização do Poder Público sobre os segmentos que detêm o monopólio do transporte coletivo em São Paulo. É inegável, contudo, que o acesso aos custos reais alterou, em favor do Poder Público, a correlação de forças vigentes, por muitos anos, no transporte por ônibus no Município da Capital.

Há indícios de que, na verdade, o acesso às planilhas de custos das empresas teria sido um dos principais fatores que levaram o prefeito a intervir. A nota dos empresários teria sido o pretexto que faltava. Observe-se, nesse sentido, que no dia seguinte ao início da intervenção, o Prefeito Mário Covas, embora negando que esse tenha sido o objetivo dele, mas sim um "subproduto", admitiu que a intervenção nas empresas particulares de ônibus da Capital iria permitir à Prefeitura "apreender muita coisa sobre os custos operacionais, a lucratividade e as despesas com pessoal e combustível, que será usada no futuro quando os empresários tentarem novamente pressionar para que haja reajuste nas tarifas". (57)

---

(57) COVAS: Medida elimina pressões. O Estado de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1984.

E, de fato, foi possível constatar uma série de irregularidades nos dados que vinham sendo apresentados pelos empresários. Logo nos primeiros dias da intervenção, foi possível constatar que "a quantidade de passageiros transportados pelas permissionárias de ônibus da Capital é bem superior às cifras apresentadas por eles à Secretaria Municipal de Transportes". Foi o que denunciou aos jornais o diretor de operações da CMTC, acrescentando que a constatação fora feita nas 13 empresas que estiveram sob intervenção ao serem confrontados os dados fornecidos por elas com os obtidos durante a primeira semana da intervenção. Estimou-se que a variação era de 20 a 30%, o que significava que "pelo menos um milhão de passageiros circularam diariamente na Capital sem que constem dos relatórios fornecidos mensalmente pelas 38 empresas permissionárias".<sup>(58)</sup> Essa constatação, porém, parece não ter surpreendido o Secretário Municipal dos Transportes que assegurou que "desde maio do ano passado, depois de uma pesquisa por nós realizada, sabíamos que havia uma defasagem. Os empresários nos davam uma IPK de 2,83 passageiros transportados por km rodado. Depois do levantamento efetuado provar que o correto era 3,33%. Agora, a intervenção apenas comprovou nosso trabalho".<sup>(59)</sup> Isso significa que, na verdade, o custo real do passageiro por quilômetro rodado seria inferior ao que vinha sendo apresentado pelas empresas. A diferença apurada significa que os empresários estariam tendo um lucro maior que o declarado, o que parece ser suficiente para transformar a tarifa que eles alegavam ser baixa em fator rentável.

No dia 30 de março de 1984 foi criada pelo Prefeito Mário Covas a Comissão Municipal de Tarifas de Transporte Coletivo, com o objetivo de discutir a metodologia que até então vinha sendo utilizada para a aprovação dos custos do transporte por ônibus, visando subsidiar o prefeito nas negociações futuras para a fixação da tarifa na Capital. Segundo Azevedo, em artigo publicado na Fo-

---

(58) VIAGENS mentiam, diz CMTC. Folha de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1984.

(59) FIM de intervenção em concessionárias sem previsão. Folha de S. Paulo, 26 de fevereiro de 1984.



lha de São Paulo, até 14/05/84 a Comissão reuniu-se por cinco vezes e foram discutidos alguns itens componentes da planilha de custo "e algumas alterações significativas em relação à planilha elaborada em 1983 têm aparecido". Acrescentou que as diferenças apuradas em relação ao cálculo anterior são frutos, em sua maior parte, das informações oriundas da intervenção realizada nas empresas de ônibus contratadas e de novas pesquisas e estudos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET. Segundo Azevedo, as principais alterações realizadas pela Comissão com base nos novos dados levantados durante a intervenção fariam com que:

- os custos referentes à "rodagem" (pneus, câmaras e recapagem) caíssem de Cr\$ 16,1 (veículo x km) para Cr\$ 10,3, em virtude de ter-se apurado um número maior de recapagens feitas em cada pneu;
- a importância devida à depreciação do veículo baixasse de Cr\$ 35,4 para Cr\$ 24,9;
- a remuneração do capital passaria de Cr\$ 26,3 para Cr\$ 14,4;
- o total devido a pessoal e encargos cairia de Cr\$ 251,8 para Cr\$ 225,4, em virtude do emprego da "dupla pegada" (duas jornadas de quatro horas de trabalho, interrompidas por mais de quatro horas de descanso) e do "carro direto" (jornada de 16 horas de trabalho diário).

Assim, se os custos tivessem sido apurados em novembro de 1983, com essas alterações o custo médio por passageiro passaria de Cr\$ 142,71 para Cr\$ 126,04, o que implicaria uma redução na tarifa de Cr\$ 150,00 (novembro de 1983) para Cr\$ 130,00. (60)

---

(60) AZEVEDO, Antonio C., O Caso do Reajuste das Tarifas de Ônibus Urbanos. Folha de S. Paulo, 20 de maio de 1984. Ver também REVISÃO nos cálculos reduziria aumento da tarifa em São Paulo. Gazeta Mercantil, 24 de maio de 1984. Sobre a questão da "dupla pegada" e "carro direto" veja-se: O QUE a CMTC achou na intervenção. Gazeta Mercantil, 12 de março de 1984.

Vê-se, assim, que os empresários sofreram uma dura derrota, ratificada pela própria justiça. No dia 18 de fevereiro, uma semana após a intervenção ter sido autorizada, 12 empresários de ônibus ingressaram na justiça, pleiteando concessão de liminar para que cessasse a intervenção que, contudo, não foi deferida. (61) Diante desse fato e da austeridade com que o poder público vinha tratando a matéria, os empresários publicaram, no dia 10 de março de 1984, uma nota nos jornais, interpretada por alguns como de "rendição". Nela, a diretoria do TRANSURB refere-se à nota do dia 10 de fevereiro dizendo que "o objetivo por nós pretendido jamais poderia ter sido o prejuízo do usuário"; diziam ainda que "o importante é dialogar com as Dignas Autoridades, com o Íncrito Senhor Prefeito, o Exmo. Sr. Secretário de Transportes do Município e com o Nobre Presidente da CMTC". Depois de afirmarem que "não quisemos menosprezar o público e, muito menos, os poderes constituídos aos quais nos rendemos", eles garantiram que "o transporte não vai sofrer solução de continuidade e os idosos continuarão a gozar da gratuidade das passagens". (62)

### 1.1.3 - O Programa de Trolebus

A primeira etapa do trolebus em São Paulo teve início em 1939, quando a Prefeitura Municipal designou uma comissão para estudar a viabilidade de sua introdução no sistema de transportes coletivos. Nesse ano, a referida comissão elaborou um ante-projeto para duas linhas experimentais, cuja implantação efetiva teve início em meados da década dos 40, com a importação de 30 veículos e com o estabelecimento de diretrizes para a construção da linha entre a Praça João Mendes e o bairro da Aclimação. A criação da CMTC, em 1947, acelerou esse processo, pois a concessionária foi incumbida

(61) Ver EMPRESAS vão à Justiça contra a intervenção. Folha de S. Paulo, 18 de fevereiro de 1984. LIMINAR é negada pela justiça e a intervenção continua. Folha de S. Paulo, 2 de março de 1984.

(62) EMPRESÁRIOS de ônibus pedem desculpas. Folha de S. Paulo, 10 de março de 1984.

de desenvolver os projetos executivos dessa linha experimental inaugurada no dia 22 de abril de 1949.

A segunda etapa do trolebus inicia-se em 1949 e vai até meados dos anos 60. Nesse período, salienta Branco, houve uma "rápida expansão do sistema de trolebus, promovida pela construção de linhas, cujo objetivo era substituir os bondes, naquela época considerados inadequados diante da evolução da cidade, bem como pela instalação de outras linhas em áreas servidas antes por ônibus diesel apenas". (63) De fato, como mostram os dados da Tabela 1, houve, nesse período, um grande desenvolvimento desse sistema, tendo-se ampliado consideravelmente o número de linhas, a frota de veículo, a extensão das linhas e da rede bifilar em operação. O número de passageiros transportados, contudo, chegava ao máximo em 1959, quando foram realizadas 72 milhões de viagens e a participação do trolebus no total de viagens realizadas por ônibus e bondes (CMTC e permissionárias privadas) atingira 7,1%.

Até 1958 a expansão do sistema estava apoiada exclusivamente na importação de veículos. Nesse ano, o trolebus começou a ser fabricado no Brasil pela Villam S/A e pela Massari S/A. Posteriormente, em 1964, a própria CMTC passou a construir esses veículos devido às dificuldades de importá-los e ao elevado preço das unidades fabricadas pela indústria nacional.

Dos meados dos anos 60 até o final da década seguinte, assiste-se à estagnação do trolebus em São Paulo, como demonstram os indicadores expressos na Tabela 1. Segundo Branco, essa queda na capacidade deve-se aos seguintes fatores:

- envelhecimento da frota, exigindo cada vez mais serviços de manutenção e conseqüente redução do número de carros efetivos;

(63) BRANCO, Adriano M. O Trolebus e as tendências modernas de transportes coletivos sobre pneumática. Engenharia, nº 412. São Paulo, dezembro de 1978, p. 38.

TABELA 1  
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO  
EVOLUÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA DE TROLEIBUS  
1949/1983

| ANO  | NÚMERO DE LINHAS | EXTENSÃO DAS LINHAS (Km) | PROTA | EXTENSÃO DA SEDE BIFOLIAS EM OPERAÇÃO (Km) | PASSAGEIROS ANUAIS TRANSPORTES (milhões) | PARTICIPAÇÃO NO VOLUME TOTAL DE VIAGENS P/ONIBUS (1) (em %) |
|------|------------------|--------------------------|-------|--|--|---|
| 1949 | 2                | 12,3                     | 16    | 7,2  | 4  | 0,5   |
| 1950 | 2                | 12,3                     | 24    | 7,2  | 6  | 0,8   |
| 1951 | 2                | 12,3                     | 30    | 7,2  | 7  | 0,9   |
| 1952 | 3                | 47,8                     | 30    | 24,5                                       | 18                                       | 2,2   |
| 1953 | 4                | 39,0                     | 30    | 31,9                                       | 19                                       | 2,2   |
| 1954 | 5                | 67,8                     | 80    | 31,9                                       | 20                                       | 2,3   |
| 1955 | 8                | 109,6                    | 80    | 57,5                                       | 35                                       | 3,9   |
| 1956 | 9                | 117,9                    | 80    | 57,5                                       | 42                                       | 4,5   |
| 1957 | 13               | 151,4                    | 148   | 60,3                                       | 51                                       | 5,2   |
| 1958 | 17               | 193,2                    | 155   | 70,7                                       | 67                                       | 6,6   |
| 1959 | 16               | 186,7                    | 155   | 70,7                                       | 72                                       | 7,1   |
| 1960 | 15               | 195,6                    | 156   | 81,5                                       | 66                                       | 6,1   |
| 1961 | 14               | 204,0                    | 161   | 81,5                                       | 57                                       | 5,2   |
| 1962 | 15               | 230,0                    | 165   | 90,0                                       | 57                                       | 5,1   |
| 1963 | 18               | 283,6                    | 165   | 106,1                                      | 58                                       | 5,2   |
| 1964 | 18               | 283,6                    | 164   | 106,1                                      | 57                                       | 5,1   |
| 1965 | 19               | 305,5                    | 178   | 106,1                                      | 55                                       | 4,9   |
| 1966 | 21               | 342,6                    | 193   | 121,3                                      | 54                                       | 4,8   |
| 1967 | 17               | 295,5                    | 214   | 127,5                                      | 49                                       | 4,4   |
| 1968 | 14               | 254,8                    | 231   | 129,5                                      | 46                                       | 4,1   |
| 1969 | 12               | 246,9                    | 233   | 117,7                                      | 45                                       | 3,9   |
| 1970 | 14               | 276,3                    | 191   | 122,7                                      | 46                                       | 4,1   |
| 1971 | 17               | 296,5                    | 192   | 123,7                                      | 44                                       | 3,7   |
| 1972 | 17               | 296,5                    | 201   | 117,2                                      | 46                                       | 3,6   |
| 1973 | 14               | 253,6                    | 201   | 123,4                                      | 48                                       | 3,5   |
| 1974 | 14               | 248,0                    | 192   | 127,0                                      | 43                                       | 2,9   |
| 1975 | 17               | 294,5                    | 192   | 128,0                                      | 48                                       | 3,1   |
| 1976 | 19               | 313,9                    | 192   | 130,4                                      | 49                                       | 3,0   |
| 1977 | 19               | 313,9                    | 192   | 133,4                                      | 49                                       | 2,9   |
| 1978 | 10               | 195,0                    | 192   | 151,0                                      | 45                                       | 2,7   |
| 1979 | 11               | 214,0                    | 192   | 151,0                                      | 43                                       | 2,5   |
| 1980 | 14               | 282,0                    | 300   | 226,0                                      | 50                                       | 2,8   |
| 1981 | 15               | 323,0                    | 383   | 226,0                                      | 64                                       | 3,6   |
| 1982 | 19               | 398,0                    | 436   | 275,0                                      | 77                                       | 4,3   |
| 1983 | 18               | 398,0                    | 481   | 279,0                                      | 86                                       | 6,8   |
| 1984 | 19               | 431,0                    | 478   | -  | 94                                       | --  |

ONTE: BRANCO, Adriano M., O Troleibus e as Tendências Modernas dos Transportes Coletivos sobre Pneumáticos. ENGENHARIA, nº 412, Dezembro de 1978, pp 32-56; dados de 1949 e 1977 CMTC: dados de 1978 a 1984

OTA: (1) Inclui bonde no período de 1949/68

- desatualização dos veículos e equipamentos, pois até mesmo os veículos mais novos, adquiridos ou construídos pela própria CMTC eram de concepção antiga;
- sistema viário e política de transportes inadequados e até mesmo irracional, em detrimento dos usuários do transporte coletivo. (64)

A exemplo de São Paulo, outras cidades brasileiras como Belo Horizonte, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, Niterói, Santos, Porto Alegre, Campos, Araraquara e Fortaleza, que adotaram o sistema trolebus sofreram também "pressões conjunturais" que desestimularam sua expansão e conservação, a ponto de, no final dos anos 70 apenas São Paulo, Recife, Santos e Araraquara ainda preservarem o sistema. Essas pressões, prossegue Branco, "tiveram diversas origens, como a falta de peças de reposição para um equipamento todo importado; a ausência de um efetivo programa de fabricação nacional do veículo, e equipamentos de rede e subestações, bem como peças de reposição; a hesitação das autoridades públicas na aplicação de recursos de maior vulto no sistema, quer premidas por soluções imediatistas, quer levadas pela falsa impressão de que o transporte individual substituiria o coletivo; a má qualidade de projetos de algumas redes elétricas e de alguns tipos de veículos importados; a ausência, enfim, de uma mentalidade de transporte coletivo eficiente, confiável e durável, que se apossou de quase todo o mundo ocidental, empolgado com as facilidades e atrações da 'era do automóvel'". (65)

A crise energética - que forçou o redirecionamento da política governamental nesse setor visando à economia e à substituição de combustíveis derivados de petróleo - e a maior centralidade que a questão dos transportes coletivos passou a deter na agenda do Governo Federal a partir de 1975 - que resultou na cria-

---

(64) BRANCO, Adriano M., op. cit., p. 39.

(65) idem, p. 39.

ção da EBTU e, pela primeira vez no pós-64, na formulação de uma política nacional de transportes urbanos - contribuíram para que resurgisse um ambiente mais favorável para o desenvolvimento de sistemas de trolebus em âmbito nacional.

Foi nesse contexto que a Prefeitura do Município da Capital e o Governo do Estado determinaram a elaboração do "Estudo de um Sistema de Trolebus Especial para a Cidade de São Paulo", mais conhecido por Plano Sistran. Esse estudo foi concebido pelo Consórcio Montreal - Sondotécnica, tendo sido concluído no início de 1976. Nesse mesmo ano, a Prefeitura de São Paulo determinou à recém-criada Diretoria do Sistema de Trolebus da CMTC a elaboração de um primeiro programa de implantação do Plano Sistran.

Em setembro de 1977, a Prefeitura da Capital aprovou a realização do referido Plano em dois programas distintos e complementares, o Programa Prioritário e o Programa de Nacionalização.

O Programa Prioritário, previsto para 18 meses (seria concluído em dezembro de 1978) tinha os seguintes objetivos: estabelecer as especificações e projetos básicos do sistema; realizar o projeto executivo de três linhas com cerca de 40 km de rede viária completa (incluindo subestações, sistemas elétricos e garagens); processar a fabricação de 200 veículos e a montagem e instalação da rede. (66)

O Programa de Nacionalização previa o desenvolvimento de uma tecnologia inteiramente nacional e a entrada em operação, dentro do prazo de quatro anos e meio, de todo o Plano Sistran. Mais especificamente o Programa tinha os seguintes objetivos: buscar um aperfeiçoamento dos projetos básicos estabelecidos pelo Programa Prioritário; fixar uma tecnologia inteiramente nacional para veículos e sistemas elétricos; realizar os projetos executivos dos

---

(66) PMSP. Programa de Implantação de um Sistema de Trolebus Especial para São Paulo. CMTC. São Paulo, agosto de 1977, p. 12.

veículos e do remanescente do sistema previsto no Plano Sistran; estabelecer um plano piloto para execução de veículo articulado, protótipo de três eixos; ultimar a produção dos veículos e instalação do sistema elétrico da rede. <sup>(67)</sup>

Em 1977, o sistema de troleibus operado pela CMTC transportou 49 milhões de passageiros e possuía 192 veículos (cuja idade média era 15 anos), 115 km de rede aérea bifilar, 19 linhas, 14 subestações. As metas do Plano Sistran eram ambiciosas pois pretendiam, no prazo de aproximadamente cinco anos, constituir uma rede nova de troleibus com 1 280 carros - dos quais 450 de modelo articulado (com lotação para 115 passageiros) e 830 de dois eixos (com capacidade para 90 passageiros) -, 280 km de rede bifilar dupla, 35 linhas com 400 km de extensão, 129 subestações com potência de 198 mil kw e capacidade para transportar 625 milhões de passageiros por ano. <sup>(68)</sup> Essas metas seriam alcançadas em cinco etapas, expressas no Quadro a seguir.

---

(67) idem, p. 12

(68) KASSAB, Pedro. Plano de Investimento para o Programa de Troleibus de São Paulo. CMTC, São Paulo, 1980, mimeo.

## QUADRO 1

## RESUMOS TOTAIS DO PROGRAMA DE IMPLANTACAO DE TROLLEIBUS

| ETAPAS | NUMERO DE LINHAS | EXTENSAO (KM) | NUMERO DE VEICULOS |             | SUE-ESTACAO | TOTAL QUANTIDADE | POTENCIA (KW) | LUGARES/H/ PASSAGEIROS SENTIDO | POR ANO |
|--------|------------------|---------------|--------------------|-------------|-------------|------------------|---------------|--------------------------------|---------|
|        |                  |               | SIMPLES (2 ELIXOS) | ARTICULADOS |             |                  |               |                                |         |
| I      | 4                | 47            | 200                | 0           | 15          | 26000            | 14000         | 101                            |         |
| II     | 4                | 48.5          | 100                | 65          | 17          | 26000            | 15000         | 80                             |         |
| III    | 10               | 133.3         | 128                | 122         | 28          | 41500            | 24500         | 128                            |         |
| IV     | 7                | 72.2          | 193                | 132         | 34          | 51500            | 30600         | 155                            |         |
| V      | 10               | 99.2          | 209                | 131         | 35          | 53000            | 36600         | 161                            |         |
| TOTAL  | 35               | 400.2         | 830                | 450         | 129         | 198000           | 120700        | 625                            |         |

FONTE: KASSAB, PEDRO. PLANO DE INVESTIMENTOS PARA O PROGRAMA DE TROLEIBUS DE SAC PAULO. CNTC, 1980. MIMEO.



Devido a restrições de natureza financeira, referentes, sobretudo, à participação do Governo Federal, a implementação do Plano não vem se dando no prazo previsto. Iniciado em 1978, apenas a Etapa I e parcialmente a Etapa II haviam sido concluídas até o final de 1980. (69)

Entre 1978 a 1982 foram dispendidos 150,4 bilhões (valores de 1984) no Programa de Troleibus da Capital, a maior parte na aquisição de veículos, como revelam os dados da Tabela 2, a seguir. Observe-se que, em termos reais, o montante de recursos investidos atingiu o pico em 1980, declinando em seguida.

TABELA 2

## MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

## CMTC - RECURSOS DISPENSOIDOS NO PROGRAMA TROLEBUS

1978/82

(EM CRÉ BILHÕES DE 1984) (2)

| ATIVIDADES                    | 1978 | 1979  | 1980  | 1981  | 1982  | TOTAL  |
|-------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 1. GERENCIAMENTO              | 984  | 2295  | 2379  | 2113  | 1514  | 9286   |
| 2. PROJETO                    | 2477 | 3050  | 1728  | 1149  | 446   | 8851   |
| 3. VEICULO                    | 0    | 9899  | 29366 | 11170 | 15657 | 60111  |
| 4. REDE ELETRICA              | 0    | 2859  | 8546  | 2278  | 9193  | 22873  |
| 5. SUB-ESTAÇÃO                | 0    | 3065  | 11299 | 3560  | 3148  | 21072  |
| 6. GARAGEM E OFIC.            | 0    | 5229  | 7039  | 3298  | 759   | 16325  |
| 7. INFRA-ESTRUTURA<br>E APOIO | 0    | 0     | 0     | 355   | 44    | 400    |
| 8. TERRENOS                   | 0    | 2995  | 73    | 512   | 105   | 3685   |
| TOTAL                         | 3461 | 29392 | 54429 | 24453 | 30866 | 142602 |

FONTE: CMTC.

NOTA: (1) INCLUI AS SEGUINTE ETAPAS E PROGRAMAS:

- ETAPA 1 (1978 A 1982) - 6 LINHAS (ZONA LESTE E BAIRRO DO LIMÃO) E 4 TERMINAIS (VILA PRUDENTE, V. FORMOSA, PENHA E CARRÃO)
- ETAPA 2 (1980 A 1982) - 2 LINHAS (PINHEIROS/STA CRUZ E SANTO ANARO/PRAÇA DAS BANDEIRAS)
- RENOVAÇÃO E EXTENSÃO (1980 A 1982) - REATIVACÃO DA LINHA CARDOSO DE ALMEIDA - M. DE ASSIS; EXTENSÃO DAS LINHAS JOQUEI-CLUBE - CIDADE UNIVERSITARIA E DA PONTE DO LIMÃO; LIGAÇÃO DA LINHA VILA FORMOSA - TERMINAL VILA CARRÃO.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO INDICE 2 (IOP - DI - IBRE/FGV).

De qualquer forma, no período 1978/83 houve uma expansão considerável do sistema de troleibus em São Paulo, como mostram os dados da Tabela 1. A ampliação da extensão das linhas e o reforço da frota possibilitou a duplicação da quantidade de passageiros transportados entre 1974 e 1983. Com isso, a participação do troleibus no total de viagens anuais realizadas por ônibus elevou-se de 2,9% em 1977, para 4,8% em 1983, retornando, assim, ao nível registrado em 1966.

## 1.2 - POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS EM TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE SUBÚRBIO

Em São Paulo, a noção de ferrovia de subúrbio só começa a delimitar uma realidade mais precisa a partir da década dos 30. Seu desenvolvimento se deve dada a crescente pressão que a população residente nas áreas periféricas do Município de São Paulo passou a fazer sobre o serviço ferroviário de passageiros de longo percurso. Foi na década dos 50 que pela primeira vez a questão dos subúrbios recebeu atenção específica por parte do Estado, sem que isso, no entanto, alterasse sua posição marginal na agenda do Governo.

Pode-se dizer que no pós-64 a ação governamental em transporte ferroviário de subúrbio na Grande São Paulo apresentou, de um modo geral, uma efetividade reduzida. É preciso salientar, no entanto, que nos subperíodos 1964/74 e 1975/84 ela adquiriu configurações diferenciadas.

No primeiro subperíodo, tanto a nível nacional quanto no âmbito da Grande São Paulo, a questão dos subúrbios foi relegada ao mais completo abandono. A ausência de qualquer investimento estatal significativo teve como resultado a deterioração completa do sistema e a estagnação na oferta dos serviços. O fato de que em 1975 os trens de subúrbio da Grande São Paulo transportaram o mesmo volume de passageiros do início dos anos 60 é eloquente nesse sentido.

No final da década dos 60 e início da próxima, vários estudos governamentais diagnosticaram uma série de constrangimentos existentes no Sistema Ferroviário de Subúrbio da Grande São Paulo. Além da ausência de integração física, operacional e tarifária entre os trens de subúrbio das duas companhias que operavam os 246 km de linha, esses estudos, entre outros aspectos, chamaram atenção também para o obsolescência da infra-estrutura e dos equipamentos, a inadequação do traçado ferroviário para esse tipo de transporte, a irregularidade nos horários, os acidentes, a su-

perlotação, o desconforto das viagens e a demanda reprimida.

Em meados da década dos 70, um fato político emergente teve repercussões decisivas sobre a recorrente omissão governamental em relação a esta questão: irrompe a chamada "vaga de quebras" contra os trens de subúrbios, inicialmente no Rio de Janeiro e logo em seguida em São Paulo. A manifestação de protesto contra os trens paulistas, sobretudo para com os da RFFSA, foi constante ao longo de todo o período 1974/84.

A revolta popular forçou um posicionamento das autoridades governamentais ante essa questão. Com isso, entre 1975/84, após quase duas décadas de absoluta marginalidade na agenda estatal, o problema dos transportes ferroviários de subúrbio passou a receber um melhor tratamento.

A atenção dispensada aos subúrbios da Grande São Paulo pela esfera de Governo Estadual e Federal foi diferenciada. No âmbito do Governo Estadual houve, inegavelmente, um esforço considerável na modernização do sistema da FEPASA, que produziu reflexos sensíveis na qualidade dos serviços. No âmbito Federal, ao contrário, nota-se que apesar da contínua pressão popular dirigida contra os trens da RFFSA, as ações de governo foram morosas e tímidas 'vis-à-vis' os constrangimentos estruturais existentes no sistema, que impedem a efetiva ampliação de sua capacidade de transporte.

Outro indicador da baixa efetividade que, de um modo geral, as ações de governo no transporte ferroviário de subúrbio da Grande São Paulo apresentaram no período 1964/84 é, a meu juízo, o fato de que, apesar de diagnosticada por estudos governamentais no final dos anos 60, em 1984, os 76 km de subúrbio da FEPASA - que servem à Região Oeste da área metropolitana - e os 169 km de trem de subúrbio da RFFSA - que atendem aos vetores norte, sul e leste - continuavam operando sem qualquer integração física, operacional e tarifária.

### 1.2.1 - Marginalidade e Estagnação

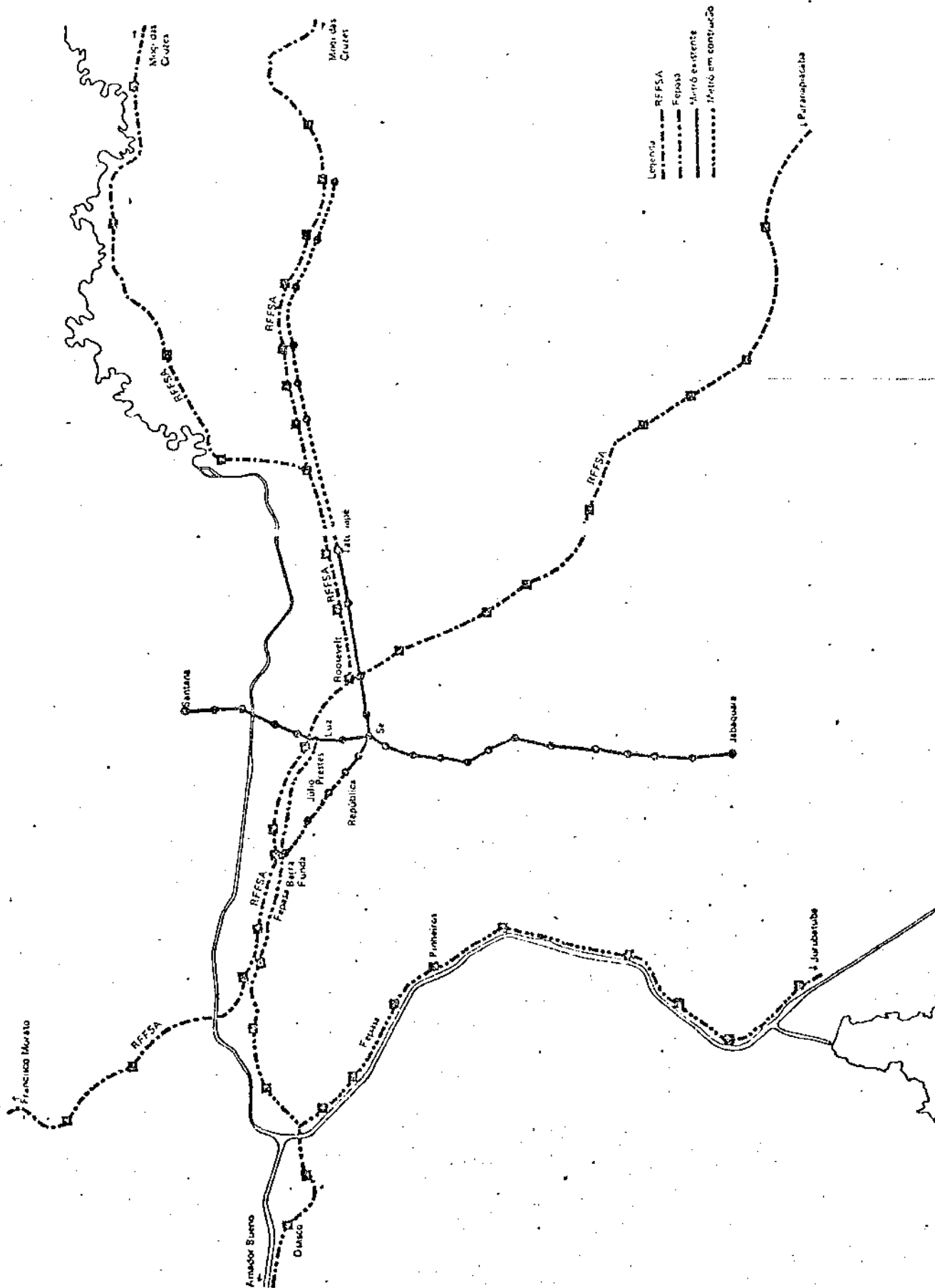
O sistema de trens de subúrbio da RMSP é operado pela Ferrovia Paulista S/A - FEPASA e pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA, empresas vinculadas, respectivamente, aos Governos Estadual e Federal, e possui 245 km de extensão.

A malha suburbana da FEPASA possui 76 km, sendo constituída pela linha-tronco (desde a Estação Júlio Prestes até Amador Bueno, passando pelos Municípios de São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi), com 43 km, e pelo ramal de Pinheiros (a partir do km 14 da linha-tronco até a Estação de Jurubatuba), com 33 km (ver Mapa 1).

A rede de subúrbios da RFFSA, cuja extensão é de 169 km, é formada pelos sistemas das antigas Estrada de Ferro Santos-Júndiaí e Estrada de Ferro Central do Brasil. O Sistema Santos-Júndiaí contém 87 km e vai de Francisco Morato a Paranapiacaba, no sentido sudeste-nordeste da RMSP. O sistema Central do Brasil serve à Região Leste entre as Estações Roosevelt e Moji das Cruzes. A linha-tronco mede 49 km, sendo que entre as Estações de Sebastião Gualberto e Calmon Viana deriva, da linha-tronco, a variante de Poá, que possui 33 km de extensão.

O serviço de subúrbio desenvolveu-se a partir da demanda crescente operada sobre trens de passageiros de longo percurso em seu trajeto pelas zonas urbanas periféricas do Município de São Paulo. Desse modo, não foi um sistema projetado tendo por objetivo específico a realização desse serviço. Ao contrário, o serviço de subúrbio desenvolveu-se de modo marginal e por pressão da demanda e apropriando-se de uma rede ferroviária prioritariamente planejada para atender ao tráfego de mercadorias e passageiros de longo percurso. Em face do crescimento da demanda nas regiões periféricas do Município, as ferrovias foram obrigadas a colocar em funcionamento trens extras de curta distância. Nesse sentido, observa um dirigente ferroviário: "o desenvolvimento do serviço se dava sob pressão da demanda que impunha a oferta de mais lugares; daí

Município de São Paulo  
Linhas dos trens de subúrbio: RFFSA e Fepasa  
1982



mais trens eram colocados à disposição do público usuário, gerando a existência de modificações nos sistemas viários, de licenciamento, e de suprimento de energia. Crescendo a procura, as estações se obsoletizaram e exigem investimentos para a sua adequação. E assim cresce o serviço de subúrbios, resolvendo os seus problemas por um processo interativo, solucionando temporariamente um componente por vezes, sem possibilidade de harmonização global de todo o sistema".<sup>(70)</sup>

Até meados da década dos 70, os transportes ferroviários de subúrbio sempre ocuparam um lugar periférico na agenda governamental, tanto em âmbito nacional quanto regional. Nesse sentido, referindo-se à Grande São Paulo, Viola salienta que 1900/30 é o período pré-histórico da ferrovia de subúrbio, que não tem lugar na agenda estatal, seja federal ou estadual, devido à sua limitadíssima importância e a seu caráter privado; nas décadas seguintes, entre 1930 e 1950, aumentou ligeiramente a importância da ferrovia de subúrbio como módulo de transporte, aproveitando-se exclusivamente a infra-estrutura anterior não-eletrificada; foi na década dos 50 que, pela primeira vez, a questão dos subúrbios foi contemplada pela agenda estatal embora, ainda, de maneira secundária. Finalmente, entre 1960/74, o serviço de subúrbio foi relegado ao mais completo abandono, cujo efeito foi a deterioração acentuada do Sistema. Nesse período, salienta Viola: "se produz um franco retrocesso na posição do subúrbio na agenda estatal, mesmo considerando-se sua posição já periférica no período anterior".<sup>(71)</sup>

A noção de ferrovia de subúrbio só começa a delimitar uma realidade mais ou menos precisa a partir da década dos 30, quando aquele desenvolvimento atinge certas proporções de significação. Assim, foi em 1934 que a antiga Estrada de Ferro Soroca-

(70) FERRAZ, Norberto F. do V. A ferrovia e o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas. Engenharia nº 401, outubro/novembro de 1977, São Paulo, p. 31.

(71) VIOLA, Eduardo et alii. A política de transportes coletivos na Região Metropolitana de São Paulo. FUNDAP, São Paulo, 1979, mimeo, p. 5.

bana (atual FEPASA) fixou pela primeira vez uma tarifa específica para o serviço de subúrbio.

Até a década dos 50, no entanto, não havia trens específicos para esse tipo de serviço. O sistema era operado por composições formadas com carros de madeira rebocados por locomotivas a vapor, com características iguais aos demais trens. Segundo Borba, essas composições "não satisfazem aos seus usuários que, todavia, afluíam em grande número, possivelmente atraídos pelas tarifas em vigor excessivamente baixas".<sup>(72)</sup>

Foi na década dos 50 que pela primeira vez houve modernização parcial no sistema. Nesse período entraram em operação trens-unidades fabricados especialmente para a prestação do serviço de subúrbio. A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí foi a primeira companhia a operar com trens-unidades apropriados. Isso aconteceu em 1952, quando entraram em tráfego três carros motores e seis reboques. Posteriormente, em 1957, foram incorporados outros 30 trens-unidades de aço inoxidável BUDD, num total de 90 carros. Com isso, afirma Borba, num tom apologético, um tanto exagerado: "foi possível estabelecer um serviço modelo igual ou mesmo superior aos bons metrô em todo o mundo".<sup>(73)</sup>

Em 1955, passaram a operar no sistema da Estrada de Ferro Sorocabana três unidades triplex, de procedência americana, cada uma composta de um carro-motor e dois carros-reboques, de construção metálica, "do mesmo tipo de material então utilizado na maioria dos mesmos existentes na época". Todavia, sendo poucas essas unidades importadas, o serviço de subúrbio continuou a ser prestado por carros de madeira rebocados por locomotivas elétricas. Somente em 1958, com a aquisição de 30 trens-unidades elétricos, fabricados no Japão, foi possível "a prestação dos serviços

---

(72) BORBA, Frederico de A. Integração dos transportes ferroviários metropolitanos. Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 1971, p. 19.

(73) Idem, p. 23.



de subúrbio a inteiro contento dos passageiros, com os novos trens elétricos do mesmo tipo daqueles empregados no metrô de Tóquio".<sup>(74)</sup>

Além da aquisição de trens-unidades adaptados ao transporte suburbano, a modernização parcial do sistema efetivado na década dos 50 contemplou também a eletrificação das redes das três companhias ferroviárias que operavam na Grande São Paulo. O sistema da Estrada de Ferro Sorocabana foi eletrificado no final da década dos 40 e início da seguinte; o sistema da Santos-Jundiaí no início dos anos 50 e o da Central do Brasil em 1955, no trecho entre as Estações Roosevelt e Itaquera, e, em 1958, de Itaquera a Moji das Cruzes.

Apesar de tímidas, tais medidas traduziram-se em aumentos expressivos na capacidade de transporte. Assim, entre 1950 e 1960 o volume total de passageiros transportados anualmente por trens de subúrbio na Grande São Paulo passou de 35 milhões para 106 milhões, ou seja, um incremento de 148% (ver Anexo 124).

No período 1960/75, contudo, não houve nenhum investimento significativo no setor. Segundo um dirigente ferroviário, nesses anos o sistema da FEPASA recebeu somente "investimentos menores, feitos esporadicamente, como a construção de uma estação, cercamento de outras, além de outros investimentos que beneficiaram não somente o serviço suburbano, mas foram impostos pelas necessidades ferroviárias gerais do tráfego da zona, como é o caso da instalação de duas subestações no trecho, o reforço de uma terceira e a substituição e renovação de trechos de via permanente. Isso, entretanto, não melhorou basicamente o nível de atendimento do serviço, eis que a capacidade viária continuava a mesma e os recursos de equipamentos em trens permaneciam os mesmos".<sup>(75)</sup>

---

(74) Idem, p. 31.

(75) LIMA, Oliver H. Salles de. O papel da ferrovia no transporte de massas. São Paulo, julho de 1977, mimeo, p. 1.

A ausência de investimentos por mais de 15 anos resultou na deterioração do sistema e na estagnação da oferta dos serviços. Nesse sentido, segundo outro dirigente ferroviário, referindo-se igualmente ao sistema da FEPASA, em meados dos anos 70 "a capacidade de transporte era nitidamente insuficiente, com períodos de pico de manhã e de tarde prolongados, impondo aos usuários condições penosas de viagem, pela superlotação dos trens e a falta de cumprimento dos horários. Além disso, devido ao excesso de lotação, ao obsoletismo da infra-estrutura e dos equipamentos, bem como ao seu envelhecimento, as condições de confiabilidade do sistema deterioraram-se com tendência a um agravamento exponencial".<sup>(76)</sup> Complementando esse diagnóstico, outro dirigente da FEPASA salienta que naquele momento "as estações e paradas mostravam-se inadequadas e precárias ao serviço; seus abrigos eram pequenos e inseguros; a linha com suas passagens em nível, possibilitando o acesso das pessoas, era um fator de perigo constante e de alto risco ao usuário; os acidentes eram frequentes e por vezes graves".<sup>(77)</sup>

Além desses problemas, verificava-se que o traçado ferroviário apresentava-se completamente inadequado à prestação do serviço de subúrbio - em decorrência, é claro, ao fato de, como foi salientado, o serviço de subúrbio desenvolver-se apropriando-se das instalações ferroviárias projetadas para atender ao tráfego de mercadorias e de passageiros de longo percurso. Esse constrangimento foi apontado por diversos documentos governamentais no final dos anos 60 e início dos 70. Scaringella, por exemplo, salientou, em 1974, que "as ferrovias suburbanas em operação nas mais densas áreas metropolitanas brasileiras apresentavam a agravante situação de incompatibilidade de suas vocações. Nascidas para satisfazerem necessidades imediatas de deslocamentos urbanos, foram implantadas por empresas cujas finalidades eram a exploração

---

(76) FERRAZ, Norberto F. do Valle. A ferrovia e o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas, op. cit., p. 31.

(77) FERNANDES, Antonio S. O trem metropolitano de São Paulo. Texto apresentado na Assembléia Geral do ALAF, 1983, mimeo.

do serviço de carga e do transporte de passageiros à longa distância. Desse modo, passaram a operar nos leitos ferroviários destinados ao serviço de carga, cujo movimento e prioridade restringem a capacidade dos trens de subúrbio". (78)

Em 1968, nos estudos do Metrô de São Paulo elaborados pelo Consórcio Hochtief-Montreal-Deconsult - HMD, realizou-se um estudo minucioso sobre as condições do traçado ferroviário para o transporte de subúrbio na Capital. O diagnóstico elaborado pelo HMD é bastante claro quanto à inadequação do traçado a esse tipo de serviço. Salienta que, de modo geral, as três companhias ferroviárias "realizam simultaneamente o transporte de cargas e de passageiros de longo percurso, utilizando as mesmas linhas e facilidades operacionais que para o tráfego de subúrbio". (79)

O HMD indica vários "pontos de estrangulamento" nos sistemas das três companhias. Na Santos-Jundiaí, por exemplo, existiam 189 desvios industriais somente no trecho Santo André-Pirituba (38 km), o de maior demanda do sistema. Segundo o estudo, "tal situação bem caracteriza a importância do transporte de carga no mais carregado trecho da ferrovia". (80) Outro ponto de estrangulamento na Santos-Jundiaí, salientado pelo HMD, ocorria na Estação da Luz: "Nessa estação tem-se a parada de todos os trens suburbanos e a ala retorna grande parte das composições ao fim de cada turno. Outrossim, esta estação é o ponto de partida e chegada dos trens de longo percurso, que ocupam por longo tempo as

---

(78) SCARINGELLA, Roberto et alii. Elementos para a elaboração de uma política nacional de transportes urbanos. São Paulo, 1974, mimeo. p. 16. Ver também: Secretaria dos Negócios Metropolitanos. Região Metropolitana de São Paulo: Diagnóstico 1975 - Condições Urbanas/Transportes. São Paulo, 1975, p. 11.

(79) Hochtief-Montreal-Deconsult. Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo. Estudos Sócio-Econômicos de Tráfego e de Viabilidade Econômico-financeira, vol. 1, São Paulo, 1968, p. 87.

(80) Idem, p. 87.

plataformas. Como consequência nas horas de "rush", tanto pela manhã como à tarde, as quatro linhas existentes são totalmente ocupadas com trens de passageiros de longo percurso e subúrbio, sendo praticamente desaconselhada a passagem de trens de carga por esta estação". (81)

Com relação à antiga Estrada de Ferra Sorocabana, o HMD salientou que "os trens de subúrbio utilizam-se, no momento, das mesmas linhas e facilidades dos trens de passageiros de longo percurso e trens de carga. Esse fato, aliado à falta de estações adequadamente dimensionadas e projetadas, contribui para um serviço deficiente e para a grande evasão de renda observada no serviço suburbano (...). Existem muitos pontos de estrangulamento, atualmente ocasionados pela insuficiência de vias de circulação que permitam movimentos de trens de subúrbios independente das manobras que servem dos desvios industriais e pela inadequação das estações". (82)

Outro estudo governamental, elaborado em 1969 pelo Grupo Executivo da Grande São Paulo - GEGRAN, refere-se a esta questão nos seguintes termos: "Dê permissão com os trens de subúrbios que já esgotaram a capacidade quase total da linha com a atual sinalização, correm pela Luz os trens de carga da EFSJ. Desnecessário dizer que nas horas do "rush" os mesmos não conseguem circular. Nas estações intermediárias das três ferrovias, os trens de subúrbio cortam a linha-tronco para chegar ou partir da sua plataforma ou desvio de estacionamento, bloqueando o tráfego. A medida ocorre em todas as linhas-troncos da Grande São Paulo." (83)

Outro sério estrangulamento do sistema de subúrbio da Grande São Paulo, diagnosticado por estudos governamentais no final dos anos 60, era a ausência de integração física operacional

---

(81) Idem, p. 87.

(82) Idem, p. 95.

(83) GEGRAN. Pontos de estrangulamento, definição de objetivos e critérios básicos para o estabelecimento de prioridades. São Paulo, 1969, vol. 3 pp. 79/80.

e tarifária entre os sistemas das companhias ferroviárias que operam o serviço. Segundo o estudo elaborado pelo GEGRAN, a falta de entrosamento entre os diversos serviços suburbanos resulta que "passageiros da Lapa e da Penha, por exemplo, tomam o ônibus para não pagar duas vezes ou aguardar o trem duas vezes; de Osasco a Penha exige três viagens; de Osasco a Santo André, por falta de entrosamento, duas".<sup>(84)</sup>

Um dos sistemas mais graves da deterioração do sistema e da estagnação da oferta de serviços é a existência de demanda reprimida. No final dos anos 60, o estudo realizado pelo HMD constatou que "embora o tráfego tenha crescido consideravelmente no período 1940/62, a partir daí tem-se mantido praticamente constante". Na realidade, prossegue o estudo, "nesses últimos anos as ferrovias não têm sofrido melhorias apreciáveis, não tendo, em consequência, havido aumento de oferta. Pode-se portanto inferir a existência de uma demanda não-atendida de transporte ferroviário."<sup>(85)</sup>

Nos subúrbios da FEPASA, a existência de demanda reprimida foi reconhecida nos seguintes termos por um estudo realizado pelo Consórcio Engevix-Sofrêrail em 1974: "A necessidade de ampliar de maneira considerável a capacidade de transporte do sistema de subúrbio da FEPASA é um fato evidente. A grande sobrecarga dos trens (...) denota uma repressão na demanda de viagens. A amplitude dessa repressão pode ser atestada pelo fato de tal sobrecarga existir já há muitos anos: em 1968, o número de passageiros transportados durante os períodos de pico atingia quase o limite da saturação dos trens; desde então essa capacidade diminuiu, pois o parque de material rodante da FEPASA não foi aumentado, enquanto que sua disponibilidade se degradou e, ao mesmo tempo, a popu-

---

(84) Idem, p. 79.

(85) Hochtief-Montreal-Deconsult, op. cit., p. 95.

lação das zonas servidas cresceu a um ritmo intenso..."(86)

A estagnação da oferta de serviços no período 1960/75 pode ser observada pela evolução dos seguintes dados: em 1975 os subúrbios da RFFSA transportaram 95 milhões de passageiros, volume inferior ao que foi registrado em 1962 (109 milhões de passageiros); naquele ano, foram transportados pelos subúrbios da RFFSA e da FEPASA 127 milhões de passageiros, o que representa praticamente o mesmo volume transportado em 1962 (126 milhões de pessoas) (ver Anexo 129).

A recorrente omissão governamental para com o transporte de subúrbio e o conseqüente agravamento dos problemas na prestação dos serviços que se acumularam ao longo dos anos parecem ter chegado a extremos em meados dos anos 70, quando passaram a ocorrer violentas manifestações populares de protesto contra as precárias condições dos subúrbios do Rio e de São Paulo.

A revolta popular forçou um posicionamento das autoridades governamentais ante a questão. Com isso, entre 1975/84, após quase duas décadas de absoluta marginalidade na agenda estatal, o problema dos subúrbios passou a receber um melhor tratamento.

Em São Paulo, a atenção dispensada à questão pelas esferas de Governo Federal e Estadual foi diferenciada. No âmbito Federal, apesar da contínua pressão popular, as ações de governo foram extremamente tímidas e morosas ante as deficiências estruturais acumuladas em várias décadas de completo abandono. No início dos anos 80, prevaleciam sérios constrangimentos na prestação dos serviços por parte da RFFSA.

No âmbito estadual, ao contrário, houve um esforço considerável na modernização dos subúrbios da FEPASA, que produziu re-

---

(86) FEPASA. A remodelação do serviço de subúrbio. Análise das opções básicas. Soluções recomendadas. Plano de Emergência. Consórcio Engevix-Sufrerail, São Paulo, 1974, p. 14.

flexos sensíveis na melhoria da qualidade dos serviços.

### 1.2.2 - A Revolta Popular

Para os usuários, o quadro de demanda reprimida, atrasos frequentes, avarias e acidentes parece ter chegado ao limite em 1974 quando irrompe a chamada "vaga de quebra-quebras" nos trens de subúrbio. Inicialmente, essas manifestações ocorreram no Rio de Janeiro, mas se alastraram rapidamente para outras metrópoles, sobretudo para São Paulo.

Segundo Moises e Martinez-Alier, "tudo indica que nem mesmo fontes 'bem-informadas' do monolítico sistema autoritário do pós-64 estavam preparados para prever as surpresas que lhes reservava a partir de julho (1974), uma parcela significativa das massas suburbanas de nossas grandes metrópoles. Tanto quanto aos partidos políticos e à opinião pública, os usuários dos velhos trens da RFF, e da FEPASA e dos serviços públicos e privados de ônibus surpreenderiam as autoridades públicas com repetidas explosões de furor que incluiriam depredações, quebra-quebras e a queima de unidades de transporte contra os quais se dirigia a insatisfação imediata das massas urbanas".<sup>(87)</sup> De fato, no triênio 1974/76 as revoltas suburbanas se intensificaram. Nesses anos, "não só aumentou o número de incidentes, mas, além do mais, as próprias depredações têm-se tornado sucessivamente mais violentas e extensas e, em decorrência disso, a ação repressiva, por parte dos órgãos do Estado, tornou-se mais ampla e contundente".<sup>(88)</sup>

Em 1974, ocorreram três quebra-quebras nos subúrbios do Rio de Janeiro. O mais violento aconteceu em outubro e levou cerca de três mil pessoas a atear fogo em três vagões e apedrejarem outros 12 em virtude da paralisação de uma composição da Central

(87) MOISES, José A. e MARTINEZ-ALIER, V. A revolta dos subúrbios ou "Patrão o trem atrasou" in Contradições urbanas e movimentos sociais, Rio de Janeiro, CEDEC/Paz e Terra, 1977, p. 15.

(88) Idem, p. 3.

do Brasil entre as Estações de Augusto Vasconcelos e Santíssimo na Baixada Fluminense. <sup>(89)</sup>

Em 1975, as manifestações populares intensificaram-se e num período de apenas um mês, ocorreram cinco quebra-quebras no Rio e um na Grande São Paulo. Em 25 de maio, o choque de um trem na Estação Deodoro, motivado por falhas no sistema de sinalização, feriu cerca de 200 pessoas e provocou a depredação da estação e da cabine de controle de tráfego. Dez dias depois, em 5 de julho, a reação popular a outro acidente resultou na destruição das Estações de Olinda e Nilópolis no Rio de Janeiro. <sup>(90)</sup>

Mas os pontos altos dos acontecimentos de 1975, salientam Moises e Martinez-Alier, "são constituídos pela depredação simultânea de nove estações na Baixada Fluminense em 11 de julho, causando a paralisação de todas as composições nos ramais Santa Cruz e Japei, entre 4h30m e 10h30m da manhã, apenas 24h após a depredação de outras duas estações na mesma região, pelas mesmas razões, e o descarrilhamento de uma composição nas imediações da Estação Magno, com 14 mortos e aproximadamente 370 feridos no dia 18 do mesmo mês." <sup>(91)</sup> Esse acidente provocou a interferência direta do Presidente da República, que cancelou compromissos assumidos e dirigiu-se imediatamente para o Rio de Janeiro, convocando uma reunião com o Presidente da RFFSA, os Ministros dos Transportes, da Justiça e do Planejamento, o Governador do Estado e os Comandantes do I Exército e do I Distrito Naval. Na oportunidade, Geisel afirmou: "Convoquei esta reunião com o objetivo de inteirar-me de todos os fatos. Isso tudo está-me deixando muito preocupado. Quero resultados imediatos. O povo quer resultados imediatos". <sup>(92)</sup> Após a reunião, o Ministro da Justiça Armando Falcão afirmou que o Presidente "não quis saber de relatórios, mas das medidas práticas. Também não se satisfez com os planos a médio e

(89) QUEIMADOS três trens da Central. O Estado de S. Paulo, 16 de outubro de 1974.

(90) MOISES, J. A. e MARTINEZ-ALIER. V., op. cit., p. 34.

(91) Idem, p. 36..

(92) GEISEL exige solução imediata para RFF. Folha de S. Paulo, 19 de julho de 1975.



longo prazos, embora os aprovasse, e exigiu que se elaborassem esquemas para a ação imediata, a fim de se evitar em novos desastres". (93).

Desse modo, com o acidente da Estação Magno, a situação parece ter atingido o seu clímax nesse ano de 1975. Segundo Moises e Martinez-Alier, nas manifestações ocorridas nesse ano "o furor popular só encontrava paralelo com os quebra-quebras de ônibus e bondes ocorridos em São Paulo em 1947 e a destruição das barcas da Companhia Cantareira que faziam a travessia Rio-Niterói, depredadas em 1959 por uma multidão furiosa de usuários que chegou mesmo a enfrentar as Forças dos Fuzileiros Navais do Rio". (94)

Em 1976, o cenário das depredações desloca-se para São Paulo. Somente na primeira metade desse ano, São Paulo "foi palco de 10 revoltas em distintos pontos da rede de transportes urbanos, sendo um deles contra o transporte de ônibus." (95)

Após o apogeu de 1976, as manifestações populares amenizam-se no biênio 1977/78 e voltam a se intensificar a partir de 1979. Segundo Nunes: "de 1979 até fins de 1981, tivemos 29 quebras de trens e estações, alguns dos quais com uma violência surpreendente, estendendo-se a vários pontos da rede e, às vezes, sucedendo-se diariamente, como foi o caso dos quebra-quebras ocorridos nos subúrbios do Rio, nos dias 5, 6, 7, 10 e 11 de dezembro de 1979 e nos dias 9, 10 e 11 de março de 1980 em São Paulo". (96)

Assim, no biênio 1977/78 parece ter ocorrido apenas dois quebra-quebras, ambos no Rio de Janeiro. O primeiro, de pequenas proporções, foi rapidamente contido pela repressão popular, enquan-

---

(93) MINISTRO FALCÃO não acredita em sabotagem. Folha de S.Paulo 19 de julho de 1975.

(94) MOISES, J. A. e MARTINEZ-ALIER, V. op. cit., p. 16.

(95) Idem, p. 43.

(96) NUNES, Edison. Inventário dos quebra-quebras nos trens e ônibus de São Paulo e Rio de Janeiro, 1977-1981, in Cidade, Povo e Poder, Rio de Janeiro, CEDEC/Paz e Terra, 1982, p. 93.

to que o segundo, mais grave, envolveu centenas de pessoas revoltadas pela avaria de dois trens entre as Estações de Nova Iguassu e Deodoro.

Em 1979 parece ter havido pelo menos quatro quebra-quebras no Rio e oito em São Paulo. No Rio de Janeiro, a situação tornou-se crítica entre os dias 5 e 11 de dezembro, quando houve quebra-quebras durante uma semana inteira, interrompidos apenas no sábado e domingo. Ainda em dezembro, no dia 27, mais quatro composições foram depredadas na Estação Costa Barros.

Em São Paulo, a manifestação mais violenta ocorreu no dia 6 de dezembro, coincidindo, portanto, com as depredações do Rio. O atraso de hora e meia de uma composição da RFF provocou a depredação de 36 vagões na Estação de Pirituba. <sup>(97)</sup>

Em 1980, ocorreram pelo menos oito quebra-quebras em São Paulo. O primeiro deu-se no dia 11 de fevereiro na Estação de Jandira no sistema da FEPASA. Revoltados pelo espancamento de um usuário por agentes de segurança da Companhia, populares chegaram a depredar algumas composições, mas foram imediatamente contidos pela ação policial.

O segundo quebra-quebra ocorreu no dia 19 de abril. O atraso de uma composição da RFF provocou a reação de cerca de duas mil pessoas que apedrejaram as Estações de Engenheiro Trindade e Engenheiro Gualberto.

Ainda em abril de 1980 houve três dias consecutivos de quebra-quebras nos subúrbios da RFF em São Paulo. O saldo desses acontecimentos foi a depredação de seis composições, num total de 36 carros danificados, dois dos quais queimados.

No mês seguinte mais dois dias de revoltas. Em 14 de

---

(97) NUNES, Edison. op. cit., p. 99.

maio cerca de cinco mil pessoas depredaram dois trens e incendiaram as bilheterias da Estação E. Matarazzo. Dois dias depois, também devido a atrasos, na mesma estação outro trem foi depredado.

Em 20 de dezembro de 1980, ocorreu o último quebra-quebra do ano em São Paulo. Devido à pane de uma composição, passageiros revoltaram-se e depredaram vagões e as Estações de Itaim e São Miguel.

No Rio de Janeiro ocorreram pelo menos dois acidentes em 1980. O primeiro no dia 30 de setembro - quando quatro composições foram depredadas - e o segundo a 15 de dezembro.

Em 1981 parece não ter havido incidentes no Rio. No entanto, São Paulo foi palco de pelo menos sete manifestações populares, algumas marcadas por extrema violência.

Logo a 6 de fevereiro, cerca de 15 mil pessoas depredaram quase que simultaneamente as Estações de Artur Alvim e Vila Matilde. Segundo Nunes, "a confusão se iniciou na Estação Artur Alvim: uma composição quebrada impedia o tráfego na linha, interrompendo, em consequência, todo o movimento da Rede. A RFFSA enviou uma máquina para rebocar a composição avariada, mas o engate não funcionou. Como o trem não partia começou o quebra. Concomitantemente, em Vila Matilde, a mesma cena se repetia. Os populares utilizando como combustível os jornais de uma banca próxima atearam fogo em cinco vagões. (...) Em seguida também a estação foi incendiada". (98)

Quatro dias após, no dia 10 de fevereiro, uma composição da RFFSA foi depredada na Estação Ipiranga e no dia 13 um trem foi incendiado em São Miguel.

No mês seguinte, no dia 18 de março, a revolta dos pas-

---

(98) Idem p. 103.

sageiros em razão de um defeito apresentado por uma composição de subúrbio da RFFSA resultou num saldo trágico de sete mortos. (99)

No início de abril, uma composição da RFFSA quebrou no percurso entre Guaianazes e Roosevelt. Os passageiros desceram da composição, depredaram-na e atearam fogo em seis vagões. Segundo o jornal O Estado de S. Paulo: "os passageiros explicaram a revolta, afirmando que nos 40 minutos que o trem ficou parado no meio do caminho, o maquinista não abriu as portas: 'Nesse horário a composição sai com sua lotação acima do normal, ou seja quase seis mil passageiros. Alguns minutos depois da parada, o ambiente já era sufocante e quase não se podia respirar. E isso gera revolta, pois além de saber que vamos chegar atrasados no trabalho, nenhuma justificativa terá valor para a empresa'". (100)

Ao que parece, o ano de 1982, em São Paulo, é marcado por pelo menos uma manifestação popular contra os trens da RFFSA ocorrida no dia 22 de julho, quando uma composição foi apedrejada por volta das 6h30m entre as Estações de E. Goulart e E. Matarazzo devido a atrasos provocados por sua baixa velocidade. (101)

A reduzida intensidade das manifestações populares que parece ter havido em 1982 não se repetiu no ano seguinte. Em 1983 houve pelo menos oito quebra-quebras contra os trens de subúrbio de São Paulo. O primeiro deu-se a 15 de julho de 1983 e foi relatado por parte jornalística nos seguintes termos: "o trem de subúrbio UJ22 da RFF teve quase todos os vidros das janelas e luzes internas de seus vagões destruídos a pedrada pelos passageiros que se enfureceram quando a composição enguiçou às 6h entre as Estações de Perus e Jaraguá. O subúrbio havia partido às 5h33m de

(99) A RFFSA e a violência. O Estado de S. Paulo, 20 de março de 1981.

(100) TREM atrasa, começa a depredação. O Estado de S. Paulo, 10 de abril de 1981.

(101) QUATRO ficam feridos em tumulto no trem. O Estado de S. Paulo, 23 de julho de 1982.

F. Morato e, quando quebrou, levava cerca de dois mil passageiros que impediram, também a pedradas, que uma máquina-socorro rebocasse a composição avaliada". (102)

No dia 31 de agosto fato semelhante volta a se repetir. A quebra e paralisação por 40 minutos de uma composição da RFF lotado de passageiros provocou a revolta popular que resultou no apedrejamento de vários vagões. (103)

No final do mês de outubro, a violência atingiu limites extremos. No dia 24 "cerca de cinco mil pessoas - segundo números oficiais da Secretaria da Segurança Pública - causaram na Estação Matarazzo e ruas próximas, um dos maiores tumultos desse tipo já ocorridos em São Paulo e que durou cerca de duas horas. Ao final, o saldo: três composições da Rede depredadas; uma viatura da Polícia Militar incendiada e outras duas com vidros quebrados e amasadas a pedradas; um carro dos bombeiros depredado; uma padaria, duas bancas de jornais e um quiosque da Fotóptica arreventados e saqueados; 34 pessoas detidas e 16 feridos sem gravidade. No 24º DP cinco pessoas foram autuadas em flagrante por danos, furtos e perigo de desastre ferroviário". (104)

Quatro dias depois, ocorreram violentas manifestações nas Estações Jaraguá, Caieiras e Perus. A revolta teve início na estação Jaraguá, onde seis mil passageiros depredaram a estação e dois trens da RFF, devido ao atraso de 2h30m de uma das composições. Segundo um passageiro, "o trem deveria passar aqui às 4h20m, chegou às 6h40m e, ainda por cima, quebrou na estação. Aí o pessoal começou a quebrar tudo". Segundo os jornais: "uma hora e meia depois de iniciado o tumulto, a estação virou um campo de batalha,

(102) DEFEITO paralisa trem de subúrbio e passageiros iniciam a depredação. O Estado de S. Paulo, 16 de julho de 1983.

(103) O TREM quebra. Violência no subúrbio. O Estado de S. Paulo, 1 de setembro de 1983.

(104) ATRASO de trens provocam depredações e saques. Folha de S. Paulo, 25 de outubro de 1983.

pois, com a chegada da tropa de choque, houve conflitos com usuários. Cerca de 200 homens da tropa de choque estavam armados com bombas de gás lacrimogênio jogadas para dispersar a multidão. Os passageiros, por seu lado, passaram a atirar pedras na polícia. Minutos depois, táticos-móveis e viaturas da Rota chegaram ao local, e os policiais passaram a atirar. Mas não foi registrado nenhum ferimento a bala. Todos os policiais que participaram da ação retiraram suas identificações".<sup>(105)</sup> O tumulto na Estação Jaraguá afetou todo o sistema provocando manifestações em outros pontos. Na Estação de Caieiras, "cerca de seis mil pessoas começaram a atirar pedras, quebrar, arrancar, saquear e finalmente incendiar duas composições paradas no local". Além de destruir parcialmente a centenária estação, construída na época dos ingleses.<sup>(106)</sup>

Os incidentes em Jaraguá e Caieiras impediram a saída de uma composição de seis carros da Estação Perus. Com isso, "aproximadamente duas mil pessoas tentaram depredar dois trens e a Estação de Perus, e só não conseguiram pela presença da Polícia Militar que compareceu com dois pelotões de choque. Perus foi talvez o único lugar onde a Polícia Militar chegou a tempo e por isso conseguiu evitar a depredação".<sup>(107)</sup>

Três dias após esses graves acontecimentos, cinco vagões da RFFSA voltaram a ser danificados por inúmeros passageiros revoltados com o atraso de 45 minutos do trem. Segundo fonte jornalística, "os protestos não alcançam proporções graves graças à rápida intervenção de soldados da Polícia Militar que desde os quebra-quebras de sexta-feira na Zona Oeste fazem policiamento preventivo nas estações".<sup>(108)</sup>

---

(105) POLÍCIA demora e estação é queimada. O Estado de S. Paulo, 29 de outubro de 1983.

(106) EM CAIEIRAS, o fim do Patrimônio. O Estado de S. Paulo, 29 de outubro de 1983.

(107) PERUS vira praça de guerra. O Estado de S. Paulo, 29 de outubro de 1983.

(108) TREM apedrejado, agora na Zona Leste. O Estado de S. Paulo, 2 de novembro de 1983.

No início de 1984, os movimentos sociais prosseguiram em São Paulo, com a mesma intensidade de 1983. O primeiro quebra-quebra ocorreu no dia 30 de janeiro, quando uma composição da RFFSA foi totalmente incendiada no ABC por centenas de passageiros revoltados com os atrasos provocados por deficiências no sistema de sinalização. (109)

Dois dias após esse incidente, uma paralisação dos trens da RFFSA por 1h10m em Artur Alvim levou cerca de 200 passageiros a iniciarem apedrejamentos da Estação da Moóca, que só não teve maiores conseqüências porque foi imediatamente contido pela polícia. (110)

No dia 15 de fevereiro, essas cenas voltam a se repetir nas estações da RFFSA na Barra Funda, Lapa e Perus, onde "passageiros irritados com os atrasos atiraram pedras quebrando vidros de duas composições e queimando uma terceira". (111)

Poucos dias depois, em 17 de fevereiro, "o descarrilhamento de um vagão de um trem da RFFSA em Mauá provocou pânico entre os passageiros que saltaram pelas janelas e passaram a apedrejar toda a composição. O incidente sem vítimas ocorreu por volta das 6h45m e, segundo a Rede, foi provocado por um defeito técnico no truque traseiro do segundo vagão, que ficou com uma de suas laterais fora dos trilhos". (112)

No final de fevereiro ocorreu outra manifestação, em razão da paralisação de um trem entre as Estações Itaim e São Miguel Paulista, na Zona Leste; devido à uma pane mecânica. Segundo fonte

---

(109) TUMULTO, depredação e mortes nos trens de subúrbio do ABC. O Estado de S. Paulo, 31 de julho de 1984.

(110) ATRASO de trem causa tumulto na Moóca. Folha de S. Paulo, 2 de fevereiro de 1984.

(111) NOVOS tumultos e incêndios nos subúrbios de S. Paulo. O Estado de S. Paulo, 14 de fevereiro de 1984.

(112) DEPOIS do pânico, pedradas. O Estado de S. Paulo, 18 de fevereiro de 1984.

jornalística, "a composição do tipo automático só deixa a plataforma quando todas as portas estão fechadas. Com a demora, os passageiros, que lotavam todos os vagões, deixaram o trem, passando a apedrejá-lo depois. (...) Quase todos os vidros foram quebrados e muitos bancos acabaram arrancados pelos passageiros. Eles, no entanto, não conseguiram atear fogo aos vagões. A Polícia Militar chegou logo e dispersou os envolvidos no apedrejamento".<sup>(113)</sup>

#### 1.2.2.1 - A Reação das Autoridades

"Quando um trem atrasa 15 minutos ocorrem depredações, tumultos. Por que isso não acontece, por exemplo, quando os aviões atrasam 1h nos aeroportos."<sup>(114)</sup> Essa infeliz comparação foi feita por um dirigente da RFFSA após a ocorrência de violentas manifestações de protesto de usuários contra os trens de subúrbio da empresa em São Paulo, em fevereiro de 1981. Mas o inventário das frases impróprias é extenso. Faz parte dele, por exemplo, o seguinte comentário feito pelo Presidente da RFFSA, General Milton Gonçalves, após um acidente com seis mortes ocorrido nos subúrbios cariocas no início de 1975: "Trabalhador não viaja de trem, viaja de ônibus, porque tem horário."<sup>(115)</sup>

À parte esses comentários mais extremados, a análise do discurso revela que, para as autoridades governamentais, as manifestações populares contra os trens de subúrbio foram provocadas, fundamentalmente, por fatores de natureza "conspiratória" ou de origem "psíquica". Raros foram os dirigentes que atribuíram à má qualidade dos serviços a causa básica dessas manifestações.

Para os adeptos da tese conspiratória, as revoltas populares são insufladas por elementos estranhos ao contingente de

(113) APEDREJADO trem da Rede na Zona Leste. O Estado de S. Paulo, 28 de fevereiro de 1984.

(114) E A REDE lembra: os aviões também atrasam. Jornal da Tarde, 10 de fevereiro de 1981.

(115) VEJA, 23 de julho de 1975, p. 2.



usuários. Trata-se de uma interpretação, corrente sobretudo nos órgãos dos serviços de segurança, que esteve muito em voga na década dos 70. O Secretário de Segurança Pública de São Paulo, Coronel Erasmo Dias, por exemplo, um dos mais ferrenhos defensores dessa tese, acreditava que: "Quem faz a boiada estourar, normalmente está completamente longe da boiada. É o que acontece com determinados indivíduos mal formados e, quem sabe, talvez com tendências até, digamos assim, subversivas".<sup>(116)</sup> Esse tipo de argumento foi bastante comum nos discursos das autoridades governamentais. Em 1975, por exemplo, o Coronel Eloi de Moraes, chefe do Departamento Regional de Segurança da RFF, responsabilizou os "maus elementos que lideram os passageiros revoltosos" pelos gravíssimos incidentes que ocorreram nos subúrbios cariocas em meados de 1975. Alguns trechos da nota oficial divulgada pela RFFSA a respeito desses incidentes são instrutivos acerca dos argumentos utilizados pelos defensores da tese conspiratória: "Decorridos 15 minutos de paralisação dos trens, os passageiros exaltados insuflados por maus elementos passaram a depredar os carros 83, 93 e 96, arrancando bancos e jogando pedaços de madeira na linha dois (de subida), além de impedir que a máquina-socorro encostasse para rebocar a composição avariada. (...) Assim, apela a seus usuários para não se deixarem influenciar por depredadores, aproveitadores de horas críticas e interessados em prejudicar o movimento da grande massa de pessoas que se utilizam do transporte ferroviário para ganhar seus locais de trabalho".<sup>(117)</sup>

Do mesmo modo, no entender da direção da RFF, os distúrbios ocorridos na Estação Carlos de Campos, no Rio, em março de 1977, foram provocados por "elementos anti-sociais, baderneiros que agiram inclusive deliberadamente". Um porta-voz da empresa sugeriu que se tratou de "uma ação pensada e não da revolta diante de uma situação eventual". Para essa fonte, inclusive, alguns

(116) MOISES, J. A. e MARTINEZ-ALIER, V., op. cit. p. 35.

(117) TREM atrasa, duas estações são destruídas. O Estado de S. Paulo, 25 de junho de 1975.

maus elementos "têm interesse em quebrar as luzes do trem para poderem agir imoralmente, principalmente, contra as mulheres". A noite, prossegue o dirigente, "sabe-se que alguns tentam até praticar curras, segundo relatos de usuários". (118)

Além de dirigentes ferroviários e Secretários de Segurança Pública, também Prefeitos Municipais apoiaram-se na tese conspiratória para justificar a revolta dos usuários. Nesse sentido, o Prefeito Reynaldo de Barros, diante dos incidentes ocorridos nos subúrbios da RFFSA em São Paulo, em fevereiro de 1981, afirmou o seguinte: "Somente uma organização infiltrada entre os passageiros naquela hora poderia ter ocasionado o tumulto. (...) Por mais sofrido e insatisfeito, o povo jamais depredaria ou atearia fogo em vagões e destruiria ônibus. O povo é bom e tranquilo. Alguém estava interessado no tumulto e isso a polícia vai apurar." (119) Curioso que o diretor do DOPS, Delegado Romeu Tuma, afirmou ao mesmo jornal que acreditava ser remota a hipótese do Prefeito. (120)

A segunda linha de argumentação comumente utilizada pelas autoridades governamentais é a que atribui a ocorrência das manifestações populares contra o sistema de transporte coletivo a fatores de natureza "psíquica". Indagado a respeito dos quebra-quebras ocorridos em São Paulo em 1981, o então Secretário da Segurança Pública, Otávio Gonzaga Júnior, afirmou que a depredação é parte de uma "psicose de destruição e de manifestação de revolta. O trem não tem culpa. É uma psicose". Em seguida, completou: "para evitar novas ocorrências, não basta melhorar o sistema mas também é preciso conscientizar essa gente de que não adianta incendiar, quebrar". (121) Também o Ministro dos Transportes, Coronel Dirceu Nogueira, acreditava que as depredações ocorridas nos

(118) DESCOBRIRAM os culpados por tudo isso. Jornal da Tarde, 31 de março de 1977.

(119) REYNALDO de Barros culpa radicais. O Estado de S. Paulo, 10 de fevereiro de 1981.

(120) Idem.

(121) TREM atrasa. Começa a depredação. O Estado de S. Paulo, 10 de abril de 1981.

trens da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, em 1975, derivaram de "problemas de ordem psíquica - a psicologia do desespero das multidões". Além desses fatores, atribuiu a ocorrência dos inúmeros acidentes que ocorreram em 1975 no Rio de Janeiro a um "regime de azar", mas se revelou esperançoso na providência divina ao afirmar: "Mas Deus há de nos ajudar para que agora venha uma onda de sorte". (122)

A terceira linha de argumentação é a que associa as manifestações populares às precárias condições em que são prestados os serviços. São, no entanto, vozes menos frequentes que as anteriores.

O Presidente da RFFSA, General Milton Gonçalves, por exemplo, - que anteriormente houvera sugerido aos trabalhadores que viajassem de ônibus -, diante dos gravíssimos incidentes ocorridos nos subúrbios do Rio de Janeiro em 1975, reconheceu na estagnação dos transportes ferroviários de subúrbio a causa básica dessas ocorrências: "Sei que os quebra-quebras são conseqüências do des-caso, do abandono a que os trens suburbanos foram relegados. Nos 10 últimos anos a RFFSA não adquiriu um único vagão. Não acompanhou o desenvolvimento populacional. As administrações passadas devem ter tido motivos para não terem dado atenção à aquisição de novos materiais e ao melhoramento das linhas. Falta de verbas, talvez, mas a verdade é que eu sofro as conseqüências de tudo isso". (123)

Mais recentemente, o Presidente da RFFSA, Carlos A. Weber tem atribuído as revoltas populares às precárias condições dos serviços. Nos incidentes ocorridos em São Paulo em fevereiro de 1981, por exemplo, Weber afirmou que "compreende" o tumulto ocorrido e disse que "se estivesse lá, também quebraria tudo". E

(122) A QUEDA da diretoria da Rede Federal. Jornal da Tarde, 19 de agosto de 1975.

(123) DE início serão tomadas medidas. Folha de S. Paulo, 19 de julho de 1975.

arrematou em seguida: "Acredito que o usuário tem justas razões para irritar-se e respeito muito a justa e santa ira do usuário com relação às causas que são de nossa responsabilidade".<sup>(124)</sup> Posteriormente, ao depor na CPI das tarifas no Senado Federal, Weber afirmou: "Nós não tivemos investimentos adequados por muito tempo". Em seguida enumerou o que tem determinado a revolta popular: "1) o equipamento é inadequado, os trens são velhos; 2) há excesso de lotação; 3) não podemos reduzir os intervalos entre os trens por questão de segurança; 4) quando um trem é avariado, o usuário, já atormentado pelas deficiências do serviço, acaba protestando com justa indignação."<sup>(125)</sup> Depois, em novembro de 1983, comentando os incidentes ocorridos com os trens da RFFSA em São Paulo, Weber afirmou que "a crise vivida pela população certamente afetou seu nível de paciência", acrescentando que o conforto do trem é reduzido "tornando-se difícil suportar o interior do vagão numa paralisação de meia hora".<sup>(126)</sup> No final de 1983 no editorial da revista FERROVIA, um dirigente da RFFSA afirmava o seguinte: "Nossos trens têm sido, com frequência cada vez maior, depredados e incendiados, em suma tratados sem a mínima contemplação por multidões de passageiros irados, toda vez que ocorrem atrasos maiores ou paralisações resultantes de defeitos de manutenção. Não aplaudimos estas reações e, muito pelo contrário, as verberamos, mas se considerarmos a incrível condição de desconforto a que são submetidos os passageiros, poderemos até entendê-las. É tal o aperto dentro de um trem de subúrbio que qualquer paralisação de 15 minutos faz a multidão 'explodir' por não suportar um estado que chega a nível de tortura. É preciso estar lá para avaliar".<sup>(127)</sup>

(124) O PRESIDENTE da RFFSA dá razão ao passageiro. O Estado de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1981.

(125) CPI ouve relato sobre subúrbios. Folha de S. Paulo, 16 de outubro de 1981.

(126) A REDE trará vagões dos subúrbios do Rio. O Estado de S. Paulo, 2 de novembro de 1983.

(127) NETTO, José Sartoris. Ferrovia, nº 93, nov./dez. 1983, p. 5

### 1.2.3 - Governo Federal e Subúrbio: Morosidade e Timidez

Em razão do conjunto de fatores de natureza política e econômica analisados nos Capítulos anteriores - dentre os quais inclui-se a revolta popular - verifica-se que a partir de 1975 o Governo Federal passou a atribuir maior ênfase aos transportes coletivos urbanos em geral e ao transporte ferroviário de subúrbio, em particular.

Um dos indicadores disso - examinado no Capítulo I - é a tendência de crescimento do patamar de investimentos realizados em transporte ferroviário de subúrbio que se inicia em 1975 e se intensifica no início dos anos oitenta.

Creio no entanto, que essa ênfase deve ser vista com alguma cautela pois é preciso examinar em maior profundidade se o volume de recursos aplicados nesta modalidade de transportes foram compatíveis com as necessidades reais de modernização desses sistemas que, como se salientou, permaneceram estagnados por longo tempo.

Trata-se, efetivamente, de uma questão complexa, que mereceria um tratamento pormenorizado para cada sistema regional onde foram realizados investimentos em subúrbio. Ao menos em São Paulo, contudo, onde pudemos acompanhar em maior profundidade a política implementada, há indícios que fundamentam a nossa afirmação de que o volume de recursos aplicados nos sistemas de subúrbio da RFFSA parece ter sido insuficiente em face da magnitude dos problemas acumulados ao longo das últimas décadas na prestação desses serviços.

As ações do Governo Federal nos subúrbios de São Paulo no período 1975/83 foram morosas e de alcance reduzido. A despeito da intensa manifestação popular de protesto entre a má qualidade dos serviços prestados que, como vimos, foi intensa e muitas vezes violenta ao longo de todo esse período, pode-se notar uma certa lentidão governamental no enfrentamento dos sérios estrangimentos apresentados pelo sistema de subúrbio.

Essa afirmação se baseia na análise de alguns indicadores, desenvolvida nesse tópico e sumarizada a seguir:

- do ponto de vista do gasto público, assiste-se, a partir de 1977, a uma abrupta queda, em termos reais, dos investimentos realizados nos subúrbios paulistas. Além disso, a partir desse ano, diminui bruscamente a participação dos subúrbios da Grande São Paulo no total de investimentos realizados pela RFFSA nessa modalidade de transporte;
- após os quebra-quebras, foram frequentes as promessas de modernização do sistema que, no entanto, não se concretizaram plenamente; nesse sentido, formularam-se planos com metas modestas que igualmente não foram cumpridas; além disso, nota-se que em vários anos houve cortes drásticos no já restrito orçamento da RFFSA destinado à remodelação dos subúrbios paulistas;
- apesar disso, verificou-se uma substancial elevação na quantidade de passageiros transportados, sobretudo no biênio 1977/78. Esse resultado satisfatório deve ser visto, no entanto, com alguma reserva, uma vez que são reflexos dos primeiros investimentos realizados na infra-estrutura ferroviária após mais de 15 anos de absoluta marginalidade. Reflexo disso é o fato de que em 1975 os subúrbios da RFFSA em São Paulo transportaram menos passageiros que em 1962, enquanto a população da área metropolitana cresceu a taxas elevadas. Logo, não é tão surpreendente assim a rapidez com que a demanda reagiu a pequenos estímulos na oferta dos serviços. Esse aumento na capacidade de transportes se deu fundamentalmente pela entrada em circulação de novos trens-unidades, em substituição a alguns módulos que trafegavam desde 1937 e outros desde 1962. Esse reforço na frota se deu, em grande parte, devido à pressão da intensa e violenta revolta popular contra a má qualidade dos serviços, diante da qual o poder público não pôde temporizar;
- a elevação da capacidade do sistema pelo reforço na frota de trens-unidades tem, contudo, limites. Num primeiro momento, a renovação da frota pode possibilitar acréscimos na capacidade de transporte, devido ao absoletismo do material rodante que estava em circulação até aquele momento. A partir desse ponto, no

entanto, esgotou-se a possibilidade de elevar-se em grande escala a capacidade do sistema por essa via. Agora ela passa a depender da ampliação da frequência dos trens que, por sua vez, requer reformas estruturais mais amplas e, portanto, de maior custo, como a modernização dos sistemas de sinalização, alimentação elétrica e via permanente. E, nesse sentido, a atitude da RFFSA em relação aos subúrbios de São Paulo no período 1975/83 foi, de modo geral, bastante morosa.

#### a) Gasto Público

Do ponto de vista regional, pode-se notar que, num primeiro momento, entre 1975 e 1981, o Governo Federal, pressionado pelas manifestações de protestos dos usuários, concedeu prioridade ao sistema de subúrbios do Rio de Janeiro e, secundariamente, ao de São Paulo. Nesse sentido, pode-se perceber, com base nos dados da Tabela 3, que em todos os anos compreendidos naquele período, a participação dos investimentos realizados no sistema de subúrbio do Rio de Janeiro sobre o investimento total realizado pela RFFSA em transporte ferroviário de subúrbio foi sempre superior a dois terços, sendo que, em vários exercícios, esteve em torno do patamar de 90%.

A partir de 1980, com a criação da Diretoria de Transportes Metropolitanos e o lançamento do Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis - PTAEC, a RFFSA passou a investir também na remodelagem dos subúrbios das regiões metropolitanas de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre. Com isso, a partir de 1981 assiste-se a uma gradual redução na participação dos investimentos realizados no subúrbio do Rio de Janeiro, em relação ao total de investimentos realizados pela RFFSA em transporte de subúrbio - sem deixar, contudo, de ser predominante - em favor dos sistemas daquelas áreas metropolitanas.

Com relação ao sistema de transporte de subúrbio da Grande São Paulo nota-se que apenas no biênio 1977/78 ele recebeu uma ênfase maior em termos de gasto público. Nesse senti-

do, observem-se os seguintes dados, apresentados na Tabela 3:

- os investimentos cresceram substancialmente, em termos reais, de 1976 para 1977 e, após permanecerem num patamar elevado em 1978 - embora inferior ao realizado no ano anterior - declinam sensivelmente de 1979 em diante, retornando, na maioria dos anos, a níveis próximos aos registrados em 1974, que correspondiam a cerca de um terço, em termos reais, ao volume de recursos aplicados em 1977. Destaque-se que em 1980 a queda do patamar de investimento foi ainda mais pronunciada, pois ele correspondeu, em termos reais, a apenas 14% daquele realizado em 1977;
- a participação dos investimentos efetuados no sistema de subúrbios da Grande São Paulo em relação ao total de recursos aplicados pela RFFSA nessa modalidade de transporte, após atingir 27,7% em 1977, declina a partir desse ano, chegando a 2,8% em 1980 e situando-se em torno de 6,5% no triênio 1981/83.

É evidente que a ênfase atribuída aos subúrbios paulistas no biênio 1977/78 decorreram fundamentalmente da pressão da revolta popular contra os trens de subúrbios pois, como salientamos anteriormente, em 1976, o cenário das depredações deslocou-se para São Paulo "num ritmo de mais de uma depredação por mês de janeiro a junho".<sup>(128)</sup> São eloquentes, nesse sentido, as palavras do superintendente regional da RFFSA em São Paulo, segundo as quais os investimentos realizados no sistema entre 1975/77 "se referem ao plano de emergência, o qual teve um 'caráter psicológico' destinado a diminuir o descontentamento da população diante da precariedade dos serviços".<sup>(129)</sup>

Dissemos anteriormente que no período 1975/84 a atenção dispensada à questão dos subúrbios pelas esferas dos Governos Federal e Estadual foi diferenciada pois, enquanto no âmbito fe-

(128) MOISES, José A. e MARTINEZ-ALIER, V., op. cit., p. 43.

(129) RFF sem recursos para vagões. O Estado de S. Paulo, 19 de dezembro de 1977.



deral assiste-se a uma certa lentidão no tratamento desses problemas, no nível estadual houve, pelo contrário, um esforço considerável na modernização desses sistemas.

A comparação entre o volume de gasto despendido por esta esfera de governo ao transporte ferroviário de subúrbio da Grande São Paulo é, nesse sentido, esclarecedora. Assim, a análise dos dados da Tabela 4 evidencia que os investimentos realizados pela RFFSA, entre 1975 e 1983, nos 169 km de linha de trem de subúrbio que possui em São Paulo somaram Cr\$ 336,8 bilhões (valores de 1984) enquanto que, em igual período, a FEPASA aplicou Cr\$ 1 026,9 trilhões nos 72 km de seu sistema de subúrbios. Vê-se, portanto, que os investimentos efetuados pela RFFSA num sistema cuja extensão física é mais de duas vezes superior ao da FEPASA correspondeu a cerca de um terço aos realizados por essa empresa.

TABELA 4

RFFSA/FEPASA - DADOS COMPARATIVOS SOBRE INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSP. FERROVIÁRIO DE SUBURBIO NA GR. SÃO PAULO

1975/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| ANOS  | INVESTIM.<br>REALIZADOS<br>PELA<br>FEPASA | INVESTIM.<br>REALIZADOS<br>PELA<br>RFFSA | B/A<br>(EM %) |
|-------|---|--|---------------|
|       | (A)                                       | (B)                                      |               |
| 1975  | 15269                                     | 17509                                    | 115.20        |
| 1976  | 122509                                    | 24295                                    | 19.83         |
| 1977  | 229360                                    | 86586                                    | 37.75         |
| 1978  | 205997                                    | 67929                                    | 33.01         |
| 1979  | 212057                                    | 29227                                    | 13.78         |
| 1980  | 92981                                     | 12119                                    | 13.03         |
| 1981  | 58641                                     | 26556                                    | 45.29         |
| 1982  | 62961                                     | 27830                                    | 44.20         |
| 1983  | 29868                                     | 44601                                    | 149.33        |
| TOTAL | 1029641                                   | 336802                                   | 32.71         |

FONTE: RFFSA/FEPASA.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

## TABELA 3

RFFSA

## INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURDIO (1)

1973/83

(EM CRS MILHES DE 1984) (3)

| ANOS | TOTAL EM SUBURDIO |        | SUBURDIO DO GRANDE RIO |       | SUBURDIO DA GRANDE S. PAULO |       | SUBURB. DAS DENAIS R. METROP. |        |
|------|-------------------|--------|------------------------|-------|-----------------------------|-------|-------------------------------|--------|
|      | VAL. ABS.         | %      | ANO BASE VAL. 1977=100 | %     | ANO BASE VAL. 1977=100      | %     | ANO BASE VAL. 1977=100        | %      |
| 1973 | 25623             | 100.00 | 8.24                   | 42.52 | 14710                       | 57.41 | 16.99                         | --     |
| 1974 | 58629             | 100.00 | 18.78                  | 52.20 | 26023                       | 47.80 | 32.56                         | --     |
| 1975 | 205016            | 100.00 | 65.68                  | 91.42 | 17589                       | 8.58  | 20.31                         | --     |
| 1976 | 199869            | 100.00 | 60.83                  | 87.20 | 24295                       | 13.80 | 26.06                         | --     |
| 1977 | 312139            | 100.00 | 100.00                 | 72.26 | 86584                       | 27.74 | 100.00                        | --     |
| 1978 | 310586            | 100.00 | 99.50                  | 78.11 | 67999                       | 21.09 | 78.53                         | --     |
| 1979 | 251578            | 100.00 | 80.60                  | 61.51 | 29227                       | 11.62 | 33.75                         | 43.46  |
| 1980 | 427577            | 100.00 | 136.98                 | 68.46 | 12119                       | 2.83  | 14.00                         | 97227  |
| 1981 | 417899            | 100.00 | 133.88                 | 68.81 | 26556                       | 6.35  | 30.67                         | 103801 |
| 1982 | 431897            | 100.00 | 138.37                 | 59.99 | 27820                       | 6.44  | 32.13                         | 170905 |
| 1983 | 568694            | 100.00 | 182.19                 | 33.71 | 44601                       | 7.84  | 51.51                         | 332409 |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMACAO ORGANIZATORIA (1973/78);  
 RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIOS DE 1979/83);  
 RFFSA - ELABORACAO MI/SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROGR. DE SUBURDIO NAS REGIOES METROPOLITANAS).

- NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU, A SABER: A) PME, APLICADO NOS SUBURDIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 84; B) FINANCIAMENTOS EXTERNOS, APLICADOS NOS SUBURDIOS DE P. ALEGRE, RECIFE E BELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 1984.  
 (2) INCLUI INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA RFFSA NAS REGIOES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE, SALVADOR, BELO HORIZONTE E PORTO ALEGRE.  
 (3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

## b) Promessas e Cortes Orçamentários

Em meados de 1976, no contexto de falência do Programa de Desenvolvimento Ferroviário, e apesar da deflagração dos movimentos sociais contra os trens da RFFSA em São Paulo, o orçamento da RFFSA para obras no sistema de subúrbio paulista sofreu um corte de 50%, conforme informações prestadas aos jornais por dirigentes da Rede.<sup>(130)</sup> Em decorrência, em setembro de 1976 foram suspensas as obras de remodelação dos subúrbios federais em São Paulo. Segundo informações jornalísticas, como justificativa para a medida, o superintendente regional da Rede alegou "determinação superior" e salientou que a suspensão das obras seria "por tempo indeterminado". Nesse momento, em função do movimento social, a modernização dos sistemas de subúrbio da RFFSA vinha sendo fartamente anunciada pelo Governo como obra prioritária. Informações oficiosas davam conta de que "não apenas as obras seriam afetadas, mas também haveria o cancelamento da compra de materiais, suspensão de serviços de manutenção, reforma de estações, aquisição de equipamentos de comunicação, compreendendo uma redução drástica de quase 95% de todas as despesas programadas pela regional de São Paulo".<sup>(131)</sup>

Em 1977, novos cortes orçamentários voltaram a ocorrer, segundo informou aos jornais o presidente da RFFSA, Coronel Stanley Fortes. Na oportunidade, Fortes afirmou que "somente a partir de 1978, se a situação melhorar, poderão ser feitos grandes investimentos na melhoria dos trens de subúrbio em São Paulo".<sup>(132)</sup>

Em 1979, a modernização dos subúrbios paulistas exigiria recursos superiores a Cr\$ 2,0 bilhões (em valores)

---

(130) TARIFA mais cara nos subúrbios integrados. O Estado de S. Paulo, 19 de março de 1977.

(131) NOS SUBÚRBIOS de São Paulo, urgência pertence ao passado. O Estado de S. Paulo, 3 de setembro de 1976.

(132) A FALÊNCIA do Programa Ferroviário. Jornal da Tarde, 9 de março de 1977.

correntes) mas, segundo informou o jornal O Estado de S. Paulo, novamente o cronograma não foi obedecido, pois "a direção da RFFSA no Rio de Janeiro assegurou, apenas, recursos da ordem de Cr\$ 300 milhões".<sup>(133)</sup> No final desse ano, pressionado pela revolta popular que voltara a se intensificar contra os trens da RFFSA, o superintendente da Rede em São Paulo fez novas promessas que, no entanto, não foram cumpridas. Na oportunidade, o superintendente anunciou aos jornais que no triênio 1980/1982 a RFFSA iria investir Cr\$ 10 bilhões (em moeda de 1979, que corresponde a cerca de Cr\$ 670 bilhões, em cruzeiros de 1984) em São Paulo para melhorar os 169 km de linhas de subúrbio. Segundo declarou à imprensa, o objetivo principal desses investimentos era duplicar o número de passageiros transportados diariamente de 500 mil para 1 milhão. Com esse vultoso investimento, prossegue o jornal, "a empresa espera eliminar a atual demanda reprimida que em alguns trechos chega a ser superior a 100%".<sup>(134)</sup> Na realidade, nem o vultoso montante de recursos anunciado foi aplicado, nem o volume de passageiros transportados duplicou. No triênio 1980/82, foram aplicados nos subúrbios de São Paulo Cr\$ 66,5 bilhões (em moeda de 1984, conforme Tabela 8), que representam cerca de 10% do montante previsto pelo superintendente e em 1982 foram transportados 158 milhões de passageiros pelos subúrbios da Rede, volume ligeiramente superior aos 146 milhões transportados em 1979 (ver Anexo 6).

Em 1980, o orçamento da Rede para os subúrbios de São Paulo sofreu um corte de aproximadamente 80% pois, segundo informações jornalísticas, "dos Cr\$ 2,1 bilhões prometidos vieram apenas Cr\$ 360 milhões".<sup>(135)</sup> Com isso, nesse ano, como vimos anteriormente, os recursos aplicados pela RFFSA em São Paulo corresponderam, em termos reais, a apenas 14% daquele montante realizado em 1977.

(133) REDE define projetos para seus subúrbios. O Estado de S. Paulo, 21 de setembro de 1979.

(134) REDE define projetos para seus subúrbios. O Estado de S. Paulo, 21 de setembro de 1979.

(135) OS TRENS novos não anulam problemas. O Estado de S. Paulo, 19 de fevereiro de 1981.

### c) Revolta Popular e Reforço do Material Rodante

Como dissemos anteriormente, no período 1960/75 não houve nenhum investimento significativo no sistema de trens de subúrbio. Esse fato, aliado às elevadas taxas de crescimento demográfico observadas na área metropolitana de São Paulo nas últimas décadas, levou a uma estagnação na oferta de serviços no final dos anos 70. Os dados são eloquentes nesse sentido: em 1975 os subúrbios da RFFSA transportaram 95 milhões de passageiros, volume inferior ao transportado em 1962 (109 milhões de passageiros) (ver Anexo 6).

A situação de precariedade na prestação dos serviços parece ter chegado a pontos extremos em meados da década dos 70, quando irrompeu a chamada vaga de quebra-quebra, em princípio no Rio e em seguida em São Paulo. A revolta popular forçou as autoridades governamentais a se posicionarem de forma mais incisiva em relação ao problema. Contudo, como se procura mostrar neste trabalho, o posicionamento do Governo Federal em São Paulo foi bastante modesto. Na verdade, até o final de 1983 não havia sido concluída uma série de obras nos sistemas de sinalização, eletrificação e vias que efetivamente poderiam ampliar a capacidade do sistema. Apesar disso, no período 1975/83, houve uma elevação significativa no volume de passageiros transportados. Esse aumento da capacidade do sistema - ocorrido sobretudo no biênio 1977/78 - foi proporcionado, principalmente, pela entrada em circulação de novos trens-unidades, em substituição às antigas composições que circulavam desde 1937 e 1962, e às unidades destruídas por manifestações populares. É importante salientar que a renovação da frota da RFFSA nos subúrbios paulistas guarda estreita relação com a revolta dos usuários.

Pelo menos desde 1973, o reforço do material rodante vinha sendo reivindicado pelos dirigentes ferroviários da Superintendência Regional da RFFSA em São Paulo. Isso é salientado no Relatório de Atividades de 1973 nos seguintes termos: "Pudemos, ainda em 1973, ver resolvido outro assunto relevante no setor de transporte suburbano, ou seja, o reforço da frota de composições

de aço inoxidável, atualmente em torno de 15, insuficientes para a demanda. Foi aprovada pela Diretoria da Rede a aquisição, para a Santos-Jundiaí, de mais 12 composições de seis unidades cada, o que solucionará o problema, pelo menos nos próximos anos. A grande massa de usuários que atualmente sofre a contingência de uma demanda maior que a oferta, poderá ser atendida sem os atropelos de hoje, tão logo comecem a chegar as novas composições." (136)

Passaram-se, contudo, mais dois anos sem que a deficiência de material rodante fosse sanada. Em 1975, a Superintendência Regional da Rede em São Paulo voltou ao discurso recorrente: "Sabemos que são notórias as dificuldades da Santos-Jundiaí em proporcionar um transporte suburbano à altura da demanda por falta de composições, esperando-se, porém, uma normalização paulatina a partir de meados do próximo ano, quando deverão ser entregues as primeiras novas composições BUDD que estão sendo fabricadas pela Mafersa para aquela ferrovia". (137)

Segundo Moises e Martinez-Allier, em 1976 o cenário das revoltas populares contra os meios de transporte coletivo deslocou-se para São Paulo. De fato, apenas no primeiro semestre daquele ano ocorreram nove quebra-quebras nos sistemas de subúrbio de São Paulo. Esses acontecimentos forçaram uma posição governamental diante do problema. Assim, no final de 1976 deu-se a entrada de algumas novas composições de aço inoxidável, "o que trouxe algum alívio ao setor, principalmente no sacrificado trecho de Roosevelt a Moji das Cruzes", salienta a Superintendência Regional da RFF em São Paulo. (138) Com isso, entre 1975/76, o volume de passageiros transportados pela RFFSA elevou-se de 95 milhões para 102 milhões de pessoas, um acréscimo de 7% (ver Anexo 129).

Mas o reforço efetivo na frota da RFFSA foi realizado

---

(136) RFFSA - Relatório SR-4. 1973, p. 3.

(137) RFFSA - Relatório SR-4. 1975, p. 36.

(138) RFFSA - Relatório SR-4. 1976, p. 3.

no biênio 1977/78, impulsionado, evidentemente, pela pressão popular e pelo risco eminente do colapso no sistema. Em 12 de julho de 1977, entraram em serviço 30 novos trens-unidades no sistema da Santos-Jundiaí e em 20 de novembro de 1977 passaram a operar 20 novos trens-unidades no trecho Roosevelt-Moji das Cruzes. (139) Com isso, o volume de passageiros transportados entre 1976/77 cresceu 15% (passou de 102 milhões para 120 milhões de pessoas).

Em 1978 mais trens-unidades entraram em operação, produzindo uma elevação na oferta de serviços da ordem de 18% em relação ao ano anterior. Segundo a RFFSA, esse incremento se deu "naturalmente, em virtude do apreciável reforço na frota de carros em tráfego, todos de moderna concepção e no melhor conforto e regularidade de horários (!) hoje oferecidos ao usuário". (140)

Assim, esse reforço no material rodante efetuado no triênio 1976/78 fez com que houvesse uma elevação na oferta de serviços de 37% em relação a 1975 (ver Anexo 132).

Em 1979 não houve entrada de novos trens-unidades no sistema. Isso se explica, em parte, pelo esforço feito no triênio anterior e, em parte, pelo amenizamento da revolta popular, visto que, no biênio 1977/78, não foram registradas manifestações de protesto em São Paulo. Em 1979, o volume de passageiros transportados manteve-se praticamente estacionado em relação ao ano anterior, o que se explica pelo fato de não ter havido reforço na frota de carros. (141)

O fato de não ter havido reforço na frota nesse ano não significa que já se tivesse atingido um estágio satisfatório de renovação. Ao contrário, em janeiro de 1979, o serviço de subúrbio da RFFSA em São Paulo era constituído por uma frota de 109 trens-

---

(139) RFFSA - Relatório SR-4. 1977, p. 29.

(140) RFFSA - Relatório SR-4. 1978, p. 2.

(141) RFFSA - Relatório SR-4. 1979, p. 2.

-unidades, sendo 29 da série 100 (Mafersa-Budd-Inox) de 1957, 30 da série 400 (GE-Aço Carbono) de 1964 e 50 da série 400 (Mafersa-Budd-Inox) de 1977/78.

A aparente retração do movimento popular no biênio 1977/78 seria quebrada a partir de 1979, quando tais manifestações retomam seu fôlego de maneira intensa. De fato, entre 1970 e 1984 ocorreram pelo menos 36 quebra-quebras nos subúrbios de São Paulo, sendo que apenas duas dessas manifestações foram registradas no sistema da FEPASA.

Assim, no início dos anos 80, pressionados pela ação popular, as autoridades desdobram-se em promessas de melhoria no sistema, inclusive através de outros reforços na frota. Em geral, tais pronunciamentos coincidiram com os momentos em que recrudescu a revolta popular.

Em fevereiro de 1981, após os graves incidentes ocorridos nas estações de Vila Matilde e Arthur Alvim, o Ministro Eliseu Resende informou que, até o final daquele mês, a RFFSA deveria receber 30 novos trens-unidades para suas linhas de subúrbios em São Paulo. Esses trens seriam adquiridos da FEPASA numa transação que vinha se arrastando desde meados de 1980. <sup>(142)</sup>

O Presidente da RFFSA Carlos A. Weber também confirmou os planos do Ministro e afirmou na oportunidade que o principal problema da RFFSA são os recursos limitados. Mas completou que "precisamos aprender a fazer coisas boas com pouco dinheiro porque o habitual é fazer coisas boas quando existe muita verba. É preciso inverter um pouco essa idéia". <sup>(143)</sup>

De fato, em 1982 a RFFSA recebeu os 20 trens-unidades

---

(142) TRENS: agora promessas da Rede. Jornal da Tarde, 9 de fevereiro de 1981.

(143) O PRESIDENTE da Refesa dá razão ao passageiro. O Estado de S. Paulo, 12 de fevereiro de 1981.



adquiridos da FEPASA, mas apenas duas composições puderam entrar em operação. A entrada em circulação das demais unidades adquiridas encontrava-se limitada, sobretudo, pela insuficiência das subestações de alimentação elétrica. Segundo o jornal Folha de S. Paulo, com base em informação de funcionários da RFFSA, "as subestações de alimentação das linhas da Rede não comportam os novos trens. Se eles circulassem, poderiam não só apresentar sérios defeitos - já que são sofisticados e só funcionam com uma infraestrutura perfeitamente adequada - como também causar problemas a todo o sistema de subúrbios. Temendo uma possível revolta dos usuários, que não suportam mais os constantes 'contratempos' nas linhas de subúrbios da ferrovia federal, a direção achou melhor deixar os trens franceses parados, segundo esses funcionários." (144)

Esse limite foi parcialmente superado em agosto de 1983 quando a diretoria da RFFSA anunciou o fim dos testes da nova subestação elétrica de Ermelino Matarazzo. (145)

Na segunda metade de 1983, assiste-se ao recrudescimento das revoltas populares contra os subúrbios federais em São Paulo. As primeiras manifestações deram-se a 15 de julho e 31 de agosto e atingiram limites extremos no final de outubro, quando ocorreu uma série de quebra-quebras, alguns bastante violentos, entre os dias 24 e 29. No dia 30 de outubro, o Ministro dos Transportes anunciou que até o final desse ano a RFFSA deveria colocar mais 24 trens na linha paulista. (146)

Em 1981, o volume de passageiros transportados pela RFFSA manteve-se inalterado, em torno de 160 milhões, caindo para 158 milhões em 1982 (ver Anexo 129. Esse comportamento se explica, em

---

(144) TREM francês sem uso. Folha de S. Paulo, 11 de fevereiro de 1982.

(145) MAIS trens duplos na Rede. Problemas no Metrô. O Estado de S. Paulo, 7 de agosto de 1983.

(146) MINISTRO promete mais trens. O Estado de S. Paulo. 30 de outubro de 1983.

grande parte, pelo fato de não ter havido reforço no material rodante, em virtude dos limites colocados pelo sistema de sinalização, alimentação elétrica e vias. Em 1983, o volume de passageiros transportados elevou-se para 175 milhões (contra 158 milhões registrados no ano anterior) que se justificou, por um lado, pela entrada em circulação de novos trens-unidades, apressada pelos violentos quebra-quebras ocorridos no ano, possibilitada pela inauguração da subestação elétrica de Ermelino Matarazzo e, por outro, pelo fato de a tarifa de subúrbio ser 70% inferior à tarifa de ônibus e do metrô. Nesse sentido, em setembro de 1983, funcionários da RFF informaram que as 43 composições que circulam nos subúrbios da Rede em São Paulo "estão sobrecarregadas com o constante aumento de passageiros desde o começo do ano, motivado, principalmente, pelo encarecimento do preço das passagens de ônibus. No início deste ano, a média de passageiros diários era de 530 mil pessoas e, no mês de agosto, saltou para 620 mil usuários/dia, obrigando o equipamento a trabalhar no limite de sua capacidade".<sup>(147)</sup>

d) Limites Técnicos à Ampliação da Capacidade dos Subúrbios da RFF

Desse modo, foi basicamente o reforço do material rodante que possibilitou o incremento no volume de passageiros transportados pelo sistema de subúrbios da RFFSA em São Paulo. De fato, o reforço na frota e a substituição de trens-unidades superados - alguns em uso desde 1937 e outros desde o final dos anos 50 - produziu impactos sensíveis na oferta de serviços. Como vimos, o primeiro reforço no material rodante em mais de duas décadas, ocorrido no triênio 1976/78, possibilitou um incremento de 37% no volume de passageiros transportados. Com as composições novas, a eficiência do sistema aumenta em função do incremento no número de lugares oferecidos, da redução das avarias e do tempo de imobilização

---

(147) TREM QUEBRA: violência no subúrbio. O Estado de S. Paulo, 19 de setembro de 1983.

do equipamento para efeito de reparos e manutenção. (148)

A elevação da capacidade do sistema em função do reforço do material rodante tem, contudo, limites. Num primeiro momento, a renovação da frota pode produzir efeitos positivos na oferta dos serviços, em função da precariedade do material rodante em operação até aquele momento. A partir desse ponto, contudo, uma efetiva ampliação da capacidade do sistema passa a depender do aumento da frequência dos trens,<sup>(149)</sup> que, por sua vez, depende de reformulações nos sistemas de sinalização, alimentação elétrica e vias permanentes. As limitações desses sistemas, além de restringir a frequência dos trens e reduzir, portanto, a capacidade do sistema, provocam atrasos e avarias técnicas que na maioria dos casos são os principais deflagradores das revoltas populares.

Em 1977, o Plano Diretor de Remodelação e de Modernização dos Subúrbios da Grande São Paulo apontava esses constrangimentos e sugeria medidas de curto, médio e longo prazos a serem adotadas.

Com relação ao sistema de abastecimento de energia elétrica de tração, o Plano Diretor salientava que esses sistemas "se mostravam largamente insuficientes para satisfazer o tráfego previsto nos diversos horizontes do estudo, por um lado, em razão das

(148) Nesse sentido, salienta Jaime Faibicher, Superintendente de Produção da Regional de São Paulo: "Como se trata de trens novos, eles não terão tantos defeitos como os antigos e, assim, poderão andar dentro do horário, o que é um problema hoje. Então eliminaremos os atrasos. A manutenção também será fácil, o que fará com que os trens fiquem menos imobilizados nas oficinas". TRENS: agora promessas da Rede. Jornal da Tarde, 9 de dezembro de 1981.

(149) Há várias décadas, a frequência dos trens da RFFSA entre Roosevelt e Moji das Cruzes tem sido de uma composição a cada 12 minutos. Contudo, quando as linhas desse ramal atingem a Estação de Engº Gualberto duplicam-se com a linha variante que passa por Poá, numa meia lua, e retornam a estação de Calmon Viana na linha-tronco. "Por isso, a frequência de 12 minutos nas partidas de Roosevelt acaba se reduzindo ainda mais - 24 minutos - em cada linha, tronco e variante." OS NOVOS trens não anulam problemas. O Estado de S. Paulo, 19 de fevereiro de 1981.

quedas de tensão na rede aérea é, por outro, em função da potência quilométrica solicitada". (150)

Para fazer face a essa insuficiência, o Plano Diretor sugeriu que se fizesse um esforço no sentido de aumentar o número de subestações elétricas.

O sistema de sinalização, por sua vez, apresentou-se, no final dos anos 70, bastante heterogêneo em termos tecnológicos e operacionais, devido ao desenvolvimento autônomo de seus dois segmentos, o da Santos-Jundiaí e o da Central do Brasil. Veja-se, nesse sentido, que o trecho da Santos-Jundiaí apresentava três sistemas de sinalização diferentes: o mais antigo, no trecho Santo André-Campo Grande; um sistema adquirido em 1957, no trecho Jundiaí-Rio Grande da Serra; um de "fabricação mais recente", entre Rio Grande da Serra e Paranapiacaba. Na linha da Central do Brasil, por sua vez, operavam dois sistemas de sinalização distintos: no trecho Roosevelt-Sebastião Gualberto, um sistema "de concepção muito antiga e de tecnologia já ultrapassada e outro no trecho Sebastião Gualberto-Moji das Cruzes e Variante Poá, "dotado de CTC convencionais". (151)

Em 1977, o Plano Diretor previa uma série de obras no sistema de sinalização, que deveriam estar concluídas em 1982 e permitiriam a frequência de trens de cinco em cinco minutos. (152) Posteriormente, na segunda versão do Plano Diretor explicitado em 1980 afirmava-se que "com o término da implantação do ATC nas linhas da Zona Leste, da cabina de rotas no trecho Roosevelt-Engo

(150) MT-RFFSA. Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbio da Grande São Paulo. Consórcio Engevix-Sofrèrail-Sofrètu - vol. 9. Alimentação Elétrica e Rede Aérea, São Paulo, 1977, p. 3.

(151) MT-RFFSA. Plano de Remodelação e Modernização dos Subúrbios da Grande São Paulo. Descrição sumária e atualizada. Engevix, São Paulo, março de 1980, pp. 90-91.

(152) Conforme revista Ferrovias, nº 61, julho/agosto de 1978, pp. 8-9.

Gualberto, e do término da instalação do CTC/ATC no trecho Santo André-Campo Grande, todo o serviço de subúrbio da RFFSA estará dotado de sistemas similares de sinalização, permitindo a integração total dos dois trechos que a compõem (Santos-Jundiaí e Zona Leste)". Previa-se que essas obras seriam concluídas em 1982/83, o que permitiria "alcançar de até três minutos de espaçamento nas linhas da Zona Leste e intervalo de até cinco minutos nas linhas da Santos-Jundiaí". (153)

Com relação à via permanente, o Plano Diretor (elaborado em 1977) ressaltou a necessidade das seguintes obras principais: 1) construção da terceira e quarta linhas entre Roosevelt e Engº Gualberto (6 km); 2) construção da terceira linha entre Manoel Feio e Engº Gualberto (2 km); 3) duplicação da via única Manoel Feio-Calmom Viana (8 km).

O que se nota, contudo, é que apesar dos diagnósticos dos problemas, das promessas, do obsoletismo desses equipamentos e, por isso mesmo, dos limites técnicos que eles impõem ao aumento da oferta de lugares, a ação da RFFSA no sentido de superar esses constrangimentos mostrou-se, de modo geral, bastante morosa no período analisado.

#### 1.2.4 - Governo Estadual e Subúrbio: Esforço Considerável

Conforme dissemos anteriormente, foi diferenciada a atenção dispensada pelas esferas de Governos Federal e Estadual à questão dos transportes ferroviários de subúrbio da Grande São Paulo no período 1975/83. No âmbito federal, como vimos, apesar da constante pressão popular, o Governo apresentou uma recorrente lentidão no tratamento das deficiências estruturais acumuladas no setor por mais de duas décadas. No nível estadual, ao contrário, houve um esforço considerável na modernização dos subúrbios da

---

(153) MT/RFFSA. Plano de Remodelação e Modernização dos Subúrbios da Grande São Paulo, op. cit., p. 96.

FEPASA, que produziu reflexos positivos na qualidade dos serviços.

Vimos anteriormente que o serviço de trens de subúrbio de São Paulo não foi um sistema planejado para atender especificamente às necessidades desse tipo de transporte, posto que se desenvolveu apropriando-se da infra-estrutura criada para atender ao transporte ferroviário de mercadorias e de passageiros de longo percurso. Nesse sentido, não se pode precisar com certeza quando foi que o serviço de trens de subúrbio da FEPASA passou a receber atenção específica por parte dos dirigentes ferroviários. É certo que em 1934 foi fixada tarifa própria para o subúrbio e, em 1944, foram adquiridos quatro trens-unidades elétricos apropriados para esse tipo de serviço, ou seja, com característica de transporte de curta distância e de acesso fácil e rápido ao interior dos carros. Posteriormente, em 1958, entraram em operação 30 trens-unidades japoneses adequados ao transporte suburbano e, finalmente, em 1963, com a implantação do Controle de Tráfego Centralizado - CTC, foi possível elevar-se a capacidade do tráfego de linhas, permitindo a circulação de oito trens/hora em cada via.<sup>(154)</sup> A aquisição dos trens-unidades japoneses em 1958 foram, no dizer de um dirigente ferroviário: "os únicos investimentos substanciais feitos nos serviços suburbanos da FEPASA ao longo de 30 anos".<sup>(155)</sup> Segundo outro técnico ligado ao setor: "outros investimentos foram realizados além daquele, mas não visavam beneficiar apenas o serviço suburbano. Foram conseqüências de exigências globais do tráfego ferroviário, tais como, remodelação da via permanente, o aumento do peso dos trilhos e elevação da potência instalada para a tração elétrica, através da construção de duas subestações. Entretanto, essas providências não melhoraram especificamente o atendimento do serviço de subúrbio, posto que a capacidade viária e o número de trens continuaram inalterados. A propósito, a pressão diária para se manter em tráfego o

---

(154) FERRAZ, Norberto F. do V. A ferrovia e o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas. Engenharia, nº 401 out./nov. 1977, p. 31.

(155) LIMA, Oliver H. Salles. O papel das ferrovias no transporte de massas. FEPASA, São Paulo, julho de 1977, mimeo, p. 2.

maior número possível de trens e a sua superlotação contribuíram para a deterioração precoce do equipamento adquirido em 1958".<sup>(156)</sup>

A ausência de investimentos na modernização dos serviços conjugados ao expressivo crescimento populacional ocorrido nos municípios que se encontram na área de influência da ferrovia levaram, inexoravelmente, à deterioração do sistema. As palavras de um ex-presidente da FEPASA são elucidativas quanto a esse aspecto: "... é claro que investimentos tão reduzidos durante um período de 30 anos, em que a demanda não parou de crescer devido à ocupação crescente do solo na zona-oeste; criou condições que na década dos 70 se mostravam extremamente críticas. Essas condições são expressas por trens excessivamente lotados, estações sem condições de circulação de acesso e de bloqueio, linhas insuficientes resguardadas quanto ao trânsito dos usuários pela mesma, e um limite de capacidade imposto por uma baixa frequência de trens na hora de pico. Em consequência houve alteração substancial na divisão modal ferrovia-ônibus, reduzindo a participação global da ferrovia. Os números mostram a situação crítica que atingiu o serviço, pois que, em 1959 o tráfego anual foi de 16 milhões de passageiros e em 1971 esse tráfego atingiu a 32 milhões de passageiros, isto atendido pelo mesmo volume de equipamento."<sup>(157)</sup>

Assim, em 1971, "conscientes de que a inadequação de todos os componentes do sistema de subúrbio não permitia mais soluções parciais e que só um projeto global e harmônico poderia conduzir a remodelação do sistema de modo eficiente e coerente", salienta um dirigente da empresa estadual, a FEPASA deu início aos estudos visando à modernização do transporte por trens de subúrbio. Desse modo, no início de 1972, a FEPASA abriu concorrência internacional para a execução de um plano de emergência para os subúrbios, vencida pelo consórcio franco-brasileiro formado pela

(156) FERRAZ, Norberto F. do V., op. cit., p. 31.

(157) LIMA, Oliver S. de, op. cit., p. 3.

Engevix S/A - Estudos e Projetos de Engenharia e a Sofrèrail-Société Française d'Etudes et de Réalisation Ferroviaires. O contrato foi assinado em dezembro de 1972 e no início de 1973 foram iniciados os estudos de viabilidade.<sup>(158)</sup> Em 1979, as recomendações do consórcio foram divulgadas no documento intitulado "Remodelação do Serviço de Subúrbio - Análise das Opções Básicas e Soluções Recomendadas - Plano de Emergência".

Os estudos ressaltam a precariedade do sistema de subúrbio nos seguintes termos: "O fato de não ter havido investimentos no sistema de subúrbios, praticamente há mais de 10 anos, fez com que se cristalizasse uma situação que, hoje em dia, pode ser qualificada de precária, sendo de se ressaltar as dificuldades diárias com que se defronta a sua operação, devido à falta de recursos".<sup>(159)</sup> Em outra passagem, o relatório destaca que "no nível atual da demanda, sua capacidade de transporte é nitidamente insuficiente, impondo aos passageiros condições penosas de viagem devido à superlotação dos trens e, sobretudo, por obrigar uma importante parte dos usuários a utilizarem outros meios de transporte menos eficientes - o ônibus e automóvel particular - que, além de poluírem o meio ambiente, concorrem com o seu crescimento exagerado, para implantação de infra-estrutura rodoviária altamente

---

(158) É importante registrar aqui uma questão que me parece relevante mas que, infelizmente, não foi possível investigar no âmbito deste trabalho. Como explicar a firme decisão da FEPASA em investir no transporte ferroviário de subúrbio num contexto em que a questão dos transportes coletivos urbanos possuía uma reduzida centralidade na agenda governamental e o setor ferroviário como um todo encontrava-se absolutamente marginalizado na política nacional de transportes e, ademais, o transporte de passageiros de subúrbio era preterido em favor do transporte de mercadorias? Como explicar que, nesse contexto, a FEPASA tenha se antecipado até mesmo à revolta social de protesto contra os trens de subúrbio? Acredito que essa iniciativa da FEPASA esteja, em alguma medida, vinculada à estratégia de auto-reprodução burocrática da empresa, uma vez que, no início dos anos 70, a Companhia do Metrô explicitou oficialmente sua intenção de apropriar-se da faixa de domínio das ferrovias no eixo leste-oeste para implementar a segunda linha do metropolitano. (ver Capítulo III).

(159) FEPASA - Remodelação do Serviço de Subúrbio - Análise das Opções Básicas - Soluções Recomendadas - Consórcio Engevix-Sofrèrail, São Paulo, 1974, p. IV.



onerosa. Ademais, em consequência do excesso de lotação, da concepção antiquada da infra-estrutura e dos equipamentos do sistema, bem como de seu envelhecimento, as condições de segurança e confiabilidade determinam-se, e tendem a se agravar cada vez mais com o decorrer do tempo. É pois natural que essa situação anômala inquiete os dirigentes da FEPASA e que o poder público tenha decidido resolver o problema (...). Não há apenas um, mas sim vários pontos de estrangulamento".<sup>(160)</sup>

O estudo conclui "pela necessidade da triplicação imediata da capacidade de transporte do sistema de subúrbios da FEPASA para atender à demanda reprimida, bem como de chegar-se progressivamente à quintuplicação da capacidade atual no período 1985-1990".<sup>(161)</sup> Em outra passagem: "O estudo das perspectivas de tráfego confirma plenamente a premissa exposta no início deste capítulo, isto é, que a capacidade de transporte do serviço de subúrbio da FEPASA deve ser considerável e rapidamente ampliada: dobrada o mais rápido possível, triplicada antes de 1980 e pelo menos quadruplicada por volta de 1990". Em termos absolutos, previa-se um valor aproximado do tráfego anual da ordem de 130 milhões de passageiros em 1980 e 190 milhões em 1990.<sup>(162)</sup>

A necessidade de se ampliar a capacidade de transporte do sistema de subúrbio da FEPASA, prossegue o documento, decorre da constatação de uma substancial demanda reprimida: "A grande sobrecarga dos trens (...) denota uma repressão na demanda de viagens. A amplitude dessa repressão pode ser atestada pelo fato de tal sobrecarga existir já há muitos anos: em 1968 o número de passageiros transportados durante os períodos de pico atingiu quase o limite de saturação dos trens; desde então essa capacidade diminuiu, pois o parque de material rodante da FEPASA não foi aumen-

---

(160) Idem, p. VIII.

(161) Idem, p. IX.

(162) Idem, p. 23.

tado, enquanto que sua disponibilidade se degradou e, ao mesmo tempo a população das zonas servidas cresceu a um ritmo intenso". (163)

Com base nesse diagnóstico, em 1974 foi formulado o Plano de Modernização dos Subúrbios da FEPASA, cujas metas principais eram: 1) construção ou reconstrução de 250 km de vias em bitola mista; 2) implantação do terceiro trilho (1,60m) em toda a extensão da linha-tronco e do ramal; 3) construção ou reforma de 200 km de rede aérea de contato para atender à circulação de trens elétricos de bitola larga e de bitola estreita; 4) construção de 34 estações dimensionadas para a demanda de 1980, com possibilidade de expansão para absorver a demanda até 1990; 5) fechamento das passagens de nível e de faixa de domínio; 6) reformulação do CTC e implantação do controle automático de sobrevelocidade (ATC), assegurando uma frequência de 20 trens/hora em cada via; 7) o fornecimento de energia prevê a implantação de mais quatro subestações (três de 8 000 kW e uma de 4 000 kW) que elevarão de 14 000 para 42 000 kw a potência instalada no trecho suburbano; 8) aquisição de 450 carros (150 trens-unidades) de aço inoxidável. (164)

Previa-se inicialmente que essas obras seriam desenvolvidas de acordo com dois níveis de prioridade, a saber:

- Prioridade 1: que compreendia o trecho de Júlio Prestes (km zero) a Santa Terezinha (km 24), na linha-tronco, e de Presidente Altino (km 12) a Pinheiros (km 18) na linha do ramal de Santos;
- Prioridade 2: que compreendia o trecho complementar de Santa Terezinha (km 24) a Amador Bueno (km 42), na linha-tronco, e de Pinheiros a Jurubatuba (km 33) no ramal.

De acordo com o cronograma inicial, a recomendação da infra-

---

(163) Idem, p. 24.

(164) FERRAZ, Norberto F. do V. A ferrovia e o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas, op. cit., pp. 33-34.

-estrutura e dos equipamentos considerados na Prioridade 1 deveria se desenvolver no biênio 1977/78 e as obras compreendidas pela Prioridade 2 deveriam se processar de 1979 a 1980.

O Plano de remodelação teve início, efetivamente, em abril de 1975 com a autorização da reforma do sistema de sinalização e com a assinatura do contrato para a aquisição de 150 trens-unidades.<sup>(165)</sup> O início oficial do plano, no entanto, deu-se conforme a previsão original, em fevereiro de 1977, com a colocação de estaca inaugural das obras no canteiro da Estação de Presidente Altino.<sup>(166)</sup>

O cronograma previsto, contudo, não foi cumprido. No dia 25 de janeiro de 1979 foram inauguradas apenas as obras da linha-tronco incluídas na Prioridade 1, o trecho de 22 km entre as Estações Júlio Prestes e Santa Terezinha. Com a inauguração, entraram em circulação os primeiros 20 trens-unidades franceses.<sup>(167)</sup> Previam-se, nessa época, que as obras complementares da fase inicial - aproximadamente 8 km entre Presidente Altino e Pinguinhos no ramal de Santos - seriam concluídas ainda em 1979.<sup>(168)</sup> Com a mudança do Governo do Estado, contudo, houve sérias restrições financeiras ao prosseguimento do plano, sendo que em 1979 e sobretudo em 1980, ocorreu uma drástica redução no patamar de investimentos. Com isso, em meados de 1979 já se noticiava a dilatação do cronograma de obras: "Previsto inicialmente para ser concluído integralmente em fevereiro de 1981, o Plano de Modernização dos subúrbios da FEPASA (...) só o será em agosto de 1982, em razão dos cortes de verba impostos pelo Governo Paulo Maluf".<sup>(169)</sup>

(165) A CONSTRUÇÃO - São Paulo - nº 1 495, de 4 de outubro de 1976, p. 17.

(166) FEPASA começa a remodelar subúrbio. O Estado de S. Paulo, 17 de fevereiro de 1977.

(167) A FEPASA promete fim dos pingentes. O Estado de S. Paulo, 11 de janeiro de 1979.

(168) O PRESENTE da FEPASA: passagens coloridas nas janelas dos trens. Jornal da Tarde, 24 de janeiro de 1979.

(169) FALTA de verba adia Plano de Modernização para subúrbio. Folha de S. Paulo, 5 de junho de 1979.

O corte dos investimentos afetou mais diretamente as obras civis (estações, vias e oficinas), enquanto que os trens e equipamentos eletro-eletrônicos financiados por Bancos Europeus ou por agentes federais (BNDE-DINAME) continuaram sendo entregues normalmente. Criou-se, desta forma, uma defasagem entre o recebimento dos trens-unidades e a conclusão das obras na infra-estrutura física. Os 150 trens-unidades previstos pelo Plano de Modernização foram integralmente recebidos até fevereiro de 1981, o que forçou a empresa a retê-los ociosos devido aos atrasos no cronograma das obras físicas. (170)

Em razão das dificuldades financeiras, no início de 1981 as prioridades e o cronograma físico das obras do Plano de Modernização foram revistos, passando a ser os seguintes:

- Prioridade 1 (171)

- . Linha-Tronco: trecho Júlio Prestes a Santa Terezinha, conclusão: dezembro/1981
- . Linha-Ramal: trecho Presidente Altino a Pinheiros, conclusão: dezembro/1981

- Prioridade 2: diz respeito somente à linha-tronco e está dividida em duas etapas a saber:

- . Prioridade 2.1: trecho Stª Terezinha (km 24) a Itapevi (km 37) conclusão: dezembro/1983
- . Prioridade 2.2: trecho Itapevi (km 37) a Amador Bueno (km 42), conclusão: dezembro/1984

---

(170) Ver a respeito: FALTA de verba adia Plano de Modernização para subúrbio. Folha de S. Paulo, 5 de junho de 1979; FALTA de verba paralisa trens. O Estado de S. Paulo, 6 de dezembro de 1979; FEPASA precisa de Cr\$ 2 bilhões para acabar obras. O Estado de S. Paulo, 18 de janeiro de 1980.

(171) Segundo o Superintendente Geral do Subúrbio da FEPASA, as obras consideradas na Prioridade 1 estavam, de um modo geral, concluídas, com exceção da nova sinalização "cujas obras estão bem adiantadas, sendo que a implantação do sistema como um todo ainda depende de equipamentos que estão em fase de implantação". FERRAZ, Norberto F. do V. Subúrbio da FEPASA: dois anos de operação do serviço modernizado. IV Congresso da ANTP, Recife, abril/1981, p. 14.

- Prioridade 3: trecho Pinheiros-Jurubatuba, conclusão: dezembro/1985.

No triênio 1981/83, contudo, as obras não se processaram no ritmo previsto, devido à permanência dos constrangimentos financeiros. Desse modo, em fevereiro de 1982, dirigentes da companhia admitiam que somente em 1984 (não mais em dezembro de 1983) deveria estar concluída a modernização total do trecho Stª Terezinha-Itapevi (Prioridade 2.1).<sup>(172)</sup> Da mesma forma, previa-se a prorrogação do prazo de conclusão da Prioridade 3 de dezembro de 1985 para dezembro de 1986.<sup>(173)</sup>

De qualquer forma, mesmo que o cronograma físico das obras e parte das metas não tenham caminhado conforme a previsão inicial, não há como negar que no período 1975/84 houve um avanço considerável na modernização dos subúrbios da FEPASA. Em meados de 1983, a maior parte do plano já havia sido implementado. Veja-se, por exemplo, que dos 67 km de via permanente previstos para serem remodelados, 50 km já haviam sido executados; a frota de material rodante, que era composta de 30 trens-unidades em 1973, passou a ser constituída por 123 composições em 1983, enquanto a frota prevista pelo plano era de 150 trens; das 33 novas estações que deveriam ser construídas, 24 estavam concluídas; houve a duplicação na capacidade do sistema de alimentôrica que passou a ter a potência de 28 000 km em 1983, enquanto a potência prevista pelo Plano de Modernização era de 32 000 km.<sup>(174)</sup>

Na verdade o grande fator que limita o aumento da capacidade do sistema de subúrbio da FEPASA é a implantação do sistema de sinalização - que prevê a substituição do CTC pelo ATC -,

(172) MODERNIZAÇÃO dos subúrbios completa mais uma etapa. Nossa Estrada nº 503/4: 33 jan./fev. 1982.

(173) PLANOS poderão atrasar por falta de verbas. Gazeta Mercantil, 2 de fevereiro de 1984.

(174) RODRIGUES, Arlete O. et. alii. As ações de governo nos subúrbios da FEPASA. FUNDAP, São Paulo, 1984, mimeo p. 45.

cujas obras estavam adiantadas no final de 1983, mas dependiam ainda da importação de equipamentos. Do ponto de vista dos gastos públicos, pode-se perceber a ênfase atribuída pela FEPASA ao transporte ferroviário no período 1975/83 pela observação dos seguintes dados:

- como foi dito anteriormente, os recursos aplicados pela FEPASA na remodelação do sistema de subúrbio, no período acima mencionado, foi cerca de dois terços superior aos realizados pela RFFSA nos subúrbios paulista, em igual período, sendo que a extensão do sistema federal (169 km) é superior ao dobro do sistema estadual (76 km);
- foi elevada a participação dos investimentos realizados na modernização dos subúrbios em relação aos investimentos totais da FEPASA, sobretudo entre 1976 e 1981. O total de recursos aplicados em subúrbio no período 1975/83 correspondeu a 40,6% do investimento global realizado pela FEPASA em igual período (Tabela 5);
- nota-se que a partir do triênio 1977/79 houve uma queda acentuada, em termos reais, dos investimentos realizados em subúrbio. Nesse sentido, observa-se que os recursos aplicados em 1983 corresponderam, em termos reais, a apenas 13,0% do montante realizado em 1977;
- foi elevada a participação dos investimentos realizados na compra de trens-unidades em relação aos demais itens que compõem o plano de modernização dos subúrbios da FEPASA (Tabela 6).

Em resposta à demanda, a melhoria do sistema foi imediata. Em 1979 - ano em que foi inaugurada a Prioridade 1 do Plano de Remodelação - o volume de passageiros transportados cresceu 65% em relação ao ano anterior e, em 1980, cresceu mais 30% em relação a 1979 (ver Anexo 132. Assim, em apenas dois anos houve a duplicação do volume de passageiros transportados pela FEPASA, que passou de 26 milhões, em 1978, para 56 milhões, em 1980 (ver Anexo 129. A partir desse ano, no entanto, o volume de passageiros transportados tem crescido a taxas mais modestas.

TABELA 5

RHSP

FEPASA - INVESTIMENTOS GLOBAIS E INVESTIMENTOS  
NO PLANO DE MODERNIZAÇÃO DOS SUBURBIO

1975/83

| ANOS  | INVESTIM. GLOBAIS |                      |           |                      | INVESTIM. EM SUBURBIO |                      | B/A   |
|-------|-------------------|----------------------|-----------|----------------------|-----------------------|----------------------|-------|
|       | VAL. ABS.         | ANO BASE<br>1977=100 | VAL. ABS. | ANO BASE<br>1977=100 | VAL. ABS.             | ANO BASE<br>1977=100 |       |
| 1975  | 308333            | 62.69                | 14994     | 6.54                 |                       |                      | 4.86  |
| 1976  | 502566            | 61.47                | 122496    | 53.37                |                       |                      | 40.49 |
| 1977  | 492179            | 100.00               | 229417    | 100.00               |                       |                      | 46.61 |
| 1978  | 471459            | 95.79                | 205956    | 89.77                |                       |                      | 43.59 |
| 1979  | 310300            | 63.09                | 212028    | 92.42                |                       |                      | 48.29 |
| 1980  | 120722            | 26.19                | 92767     | 40.52                |                       |                      | 72.11 |
| 1981  | 108373            | 22.02                | 58647     | 25.96                |                       |                      | 54.11 |
| 1982  | 204305            | 41.61                | 62761     | 27.44                |                       |                      | 30.74 |
| 1983  | 206198            | 41.89                | 29865     | 13.02                |                       |                      | 14.48 |
| TOTAL | 2532533           |                      | 1029382   |                      |                       |                      | 40.63 |

FONTE: RFFSA/FEPASA.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI  
"COLUNA 2" (ISRE/FGV).

(1)  
FEPASA - INVESTIMENTOS NO PLANO DE MODERNIZAÇÃO DE SUBURBIO

1975/83

| APLICAÇÕES - ITENS   | 1975   | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | TOTAL  |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. TRENS UNIDADES ELÉTRIC. (MATERIAL RODANTE)              | 77.51  | 74.36  | 53.17  | 54.64  | 65.82  | 68.81  | 65.22  | 37.03  | 29.64  | 59.62  |
| 2. VIAS E OBRAS  | 0.00   | 2.88   | 20.47  | 22.01  | 19.42  | 9.63   | 12.93  | 31.00  | 32.34  | 16.92  |
| 3. ESTAÇÕES  | 0.00   | 0.00   | 7.15   | 8.87   | 5.06   | 4.66   | 6.44   | 13.81  | 12.07  | 6.60   |
| 4. SINALIZAÇÃO   | 0.00   | 15.20  | 11.66  | 1.62   | 1.44   | 9.09   | 7.23   | 7.74   | 9.97   | 7.02   |
| 5. TELECOMUNICAÇÃO   | 0.00   | 0.00   | 0.27   | 2.90   | 2.76   | 0.52   | 2.29   | 2.12   | 3.25   | 1.61   |
| 6. INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO                                 | 0.00   | 0.00   | 0.65   | 2.78   | 1.22   | 0.13   | 0.76   | 0.22   | 1.54   | 1.07   |
| 7. REDE AEREA  | 0.00   | 1.17   | 2.39   | 2.01   | 0.90   | 1.53   | 1.79   | 2.68   | 0.24   | 1.67   |
| 8. SUBESTAÇÕES E CABINAS SECCI-ONADORAS E DE PARALELISMO   | 0.00   | 0.00   | 0.11   | 1.02   | 1.78   | 5.55   | 3.34   | 5.22   | 8.70   | 1.86   |
| 9. ESTUDOS, PROJ. ADMINISTRATIVOS E EVENTUAIS              | 22.49  | 4.38   | 4.13   | 3.63   | 4.61   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 1.30   | 3.49   |
| 10. DUPLICAÇÃO BOA VISTA-PAULINEA (PARA TESTE DE SUBURBIO) | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.51   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.10   |
| 11. MATERIAIS E PEQUENOS EQUIPAMENTOS                      | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.00   | 0.07   | 0.01   | 0.18   | 0.95   | 0.05   |
| TOTAL  | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

FONTE: FEPASA.

NOTA: (1) VALORES EMPENHADOS.



### 1.2.5 - Ausência de Integração entre os Sistemas de Subúrbio da RFFSA e da FEPASA

O sistema de trens de subúrbio da Grande São Paulo é operado pela FEPASA e pela RFFSA, empresas vinculadas, respectivamente, aos Governos Estadual e Federal. Ao todo são 245 km de linha de subúrbio, sendo 76 km pertencentes à FEPASA e 169 km à Rede. Contudo, os sistemas das duas companhias não estão integrados em termos físicos, operacionais e tarifário. O ponto final dos trens da FEPASA, em direção ao Centro, é a Estação Júlio Prestes, que dista cerca de 800 m da Estação da Luz, por onde passam os subúrbios da RFFSA. A desconexão entre esses sistemas resultam na incomunicabilidade dos fluxos de transporte do vetor oeste da Grande São Paulo para os demais vetores e vice-versa. Além disso, pelo menos até o final dos anos 70, sequer o sistema de Santos-Jundiaí e o da Central do Brasil, ambos da RFFSA, operavam de forma articulada, não havendo interconexão de baldeação, embora sejam limítrofes no Brás. Assim, passageiros provenientes da Região Leste, por exemplo, não conseguem chegar até o Centro com uma única viagem e uma única tarifa, uma vez que os trens da Central do Brasil chegam somente até a Estação Roosevelt no Brás.

A ausência de integração física, operacional e tarifária do sistema de subúrbio da Grande São Paulo foi diagnosticada no final dos anos 60 por vários estudos governamentais. O GEGRAN, por exemplo, em estudo realizado em 1969, alertava para essa deficiência nos seguintes termos: "Outro problema é a falta de entrosamento entre os diversos serviços suburbanos. Dele resulta que passageiros da Lapa e da Penha, por exemplo, tomem o ônibus para não pagar duas vezes ou aguardar o trem duas vezes; de Osasco a Penha exige três viagens; de Osasco a Santo André, por falta de entrosamento, duas. Há urgente necessidade de integração das ferrovias entre si, e com o serviço de ônibus que, onde fosse viável teria a função de alimentador, para permitir melhor utilização do sistema, tornando-o assim mais atraente ao grande público que hoje

não o utiliza". (175)

Além da ausência de integração física, o relatório do GEGRAN também chamava a atenção para a desarticulação tarifária, operacional e de horário dos sistemas ferroviários entre si: "Tampouco existe integração nos horários de subúrbios. Assim, passageiros que chegam à Roosevelt têm que esperar no Brás trens de, ou para, Santo André, São Caetano etc., os quais, uma vez embarcados, se desejarem ir a um subúrbio da Sorocabana, têm de permanecer longo tempo na Lapa a espera do respectivo trem. Não existe, infelizmente para o usuário, nenhuma coordenação de horários ou tarifas entre as três grandes ferrovias da Grande São Paulo". (176)

O Relatório do GEGRAN salientava também que se no início da operação da linha Norte-Sul do metrô ainda persistisse a desarticulação entre os subúrbios haveria, pelo menos, uma grave consequência: as ferrovias seriam incapazes de absorver o fluxo de passageiros carreados pelo metrô, o que, inclusive, poria em risco a própria utilidade da linha Norte-Sul: "... As ferrovias paulistas não estão equipadas para atender à atual demanda de transporte (...) e muito menos para atender às necessidades em 1973, quando a linha Norte-Sul deverá colocar milhares de passageiros na Estação da Luz, permitindo, mediante a tarifa integrada, o acesso, de trem, de todos os passageiros residentes em subúrbios servidos por ferrovias até o Centro de São Paulo. Isso ocorrerá caso a Estrada de Ferro Central do Brasil leve seus trens até a Luz (...) e se se construir a ligação entre a Estação do Metrô na Luz e a Estação Júlio Prestes. Os passageiros da Lapa e da Penha que hoje se utilizam de ônibus para vir ao Centro poderão servir-se do trem, se houver transporte. Hoje, com os trens de subúrbio chegando lotados a esses bairros, na hora do "rush", a maioria dos passageiros que demandam o Centro toma o ônibus, que os deixa

---

(175) GEGRAN - Pontos de Estrangulamento, definição de objetivos e critérios básicos para o estabelecimento de prioridades, op. cit., p. 117.

(176) Idem, p. 100.

mais perto do local de trabalho. Em 1973, com o metrô e a tarifa integrada, um serviço rápido e frequente de trens será essencial. Convém frisar que o metrô dentro de três anos permitirá aos residentes, nas regiões servidas pelas ferrovias, o rápido acesso ao Centro. Passageiros da Lapa, Osasco, Penha, São Miguel, São Caetano, Ipiranga etc. poderão chegar mais rapidamente ao Centro via metrô-ferrovia. Se houver um entrosamento entre esses dois meios de transportes, ocorrerá considerável alívio na rede rodoviária urbana, das regiões servidas pelas ferrovias. Os estudos do metrô (que estimam um milhão de passageiros/dia na linha Norte-Sul) previram esse entrosamento e mais o uso de "feeder-bus", ônibus alimentadores de tarifa integrada, para ligar os diversos pontos dos bairros às estações ferroviárias. Sem tal entrosamento e sem as melhorias na capacidade de transportes das ferrovias, a utilidade da linha Norte-Sul será eliminada. A linha prioritária seria então a Penha-Lapa. A compra de carros motores, a melhoria na sinalização, as ampliações de estações, a construção de mais linhas e o aumento do número de subestações são fatores necessários a fim de não se perder o investimento que será aplicado na linha Norte-Sul". (177)

No Plano de Remodelação dos Subúrbios da FEPASA, elaborado em 1974 pelo Consórcio Engevix-Sofrêrail, e implementado a partir de 1975, atribuiu-se importância considerável à integração da FEPASA no conjunto do sistema de transportes da Grande São Paulo. Mais do que isso, no Plano de Remodelação, a capacidade do sistema de subúrbio foi projetada tendo em vista os fluxos de transporte provenientes da articulação dos sistemas ferroviários entre si e destes com a linha Norte-Sul do metrô. Segundo o estudo, o número de passageiros que deveriam ser transportados pela FEPASA na hora do pico da manhã em 1980 seria 41 750 pessoas por hora e, em 1990, 60 000 pessoas por hora. Desse total, o número de passageiros que "desejariam desembarcar na Estação da Luz ou além e que, portanto, se beneficiariam de um ganho de tempo e em co-

---

(177) Idem, p. 107.

modidade, caso a interpenetração dos trens da FEPASA e da Santos-Jundiaí fosse realizada seria da ordem de 34 000, em 1980, e 39 000, em 1980, na hora e no sentido do pico da manhã." (178) Vê-se, portanto, o alcance da interpenetração, uma vez que, segundo estimativas do consórcio Engevix-Sofrêrail, cerca de 81% da demanda prevista para 1980 e 65% daquela prevista para 1990 desejariam ir além da Estação Júlio Prestes, atingindo a Luz ou mais adiante. Em razão disso, o consórcio Engevix-Sofrêrail fez a seguinte advertência em 1974: "Caso a RFFSA não concorde em preparar suas linhas para a passagem dos trens da FEPASA, esta não poderá se integrar com o metrô na Estação Luz. Sem tal integração, os subúrbios da FEPASA ficarão praticamente confiscados nas Regiões Oeste e Sul, sem acesso aos pontos de maior demanda de transporte no centro da cidade". (p.22)

Assim, no Plano de Remodelação, a capacidade do sistema de subúrbio da FEPASA foi projetada tendo por premissa a integração com os trens de subúrbio da RFFSA, que seria realizada através da interpenetração dos trilhos das duas companhias. Com ela, as composições da FEPASA poderiam circular por toda a malha da RFFSA e vice-versa, dispensando a baldeação na Estação da Luz e, ademais, propiciando a interconexão direta dos trens da FEPASA com o metrô nessa estação.

A interpenetração, contudo, esbarrava num problema técnico significativo, qual seja, a diferença de bitolas das vias da FEPASA (bitola métrica) e da RFFSA (bitola de 1,60m). Com isso, no plano de modernização da FEPASA dever-se-ia optar entre a simples modernização das linhas existentes, conservando a bitola métrica, caso a hipótese da interpenetração fosse afastada, ou alterar para bitola larga, permitindo-se assim a futura interpenetração recíproca dos trens das duas companhias.

Nesse sentido, o consórcio Engevix-Sofrêrail, apresentou cinco soluções possíveis para a realização das opções, a saber:

---

(178) FEPASA, Remodelação do serviço de subúrbio. Análise das opções básicas e soluções recomendadas. Plano de Emergência, op. cit., p.22.

- Solução 1: remodelação em bitola mista, com previsão de interpenetração a longo prazo;
- Solução 2: remodelação em bitola mista com a interpenetração caracterizando-se por volta de 1978;
- Solução 3: remodelação em bitola métrica, com possibilidade de posterior implantação da bitola mista e realização da interpenetração;
- Solução 4: remodelação em bitola métrica, prevendo, porém, a possibilidade de implantação posterior de bitola larga, construindo-se, nessa ocasião, uma linha singela em bitola métrica, em leito separado do atual e destinado aos serviços de passageiros de longo percurso e aos de carga. Realização posterior da interpenetração;
- Solução 5: remodelação em bitola métrica, sem possibilidade de interpenetração futura.

A FEPASA optou pela Solução 2, que possibilitaria, a curto prazo, em 1978, a interpenetração dos subúrbios de São Paulo, caso as obras e serviços tivessem início em 1974. Isso dependeria, também, do interesse da RFFSA, que teria que fazer investimentos em sinalização, controle, estações e subestações elétricas.

Em 1974, foi firmado um acordo entre os membros de uma comissão mista, constituída por técnicos da Rede e da FEPASA, segundo a qual se previa o início imediato das obras necessárias para se concretizar a interpenetração em 1978. Posteriormente, contudo, a RFFSA não revelou disposição em cumprir o acordo. Em agosto de 1977, por exemplo, informações jornalísticas davam conta de que "embora houvesse confirmação oficial sobre autorização da interpenetração da Linha da Rede, os técnicos da FEPASA preocuparam-se com a questão ao verificar que nenhuma das obras necessá-

rias havia sido sequer iniciadas por parte da RFFSA".<sup>(179)</sup> Frente a isso, o Presidente da FEPASA, Walter Bodini, reuniu-se com o Presidente da Rede, Stanley Batista, visando entendimentos para o início das obras por parte da Rede. Ao cabo da reunião, segundo os jornais, a interpenetração foi aprovada pela Rede.<sup>(180)</sup>

Entretanto, em meados de 1978, os responsáveis pela RFFSA transmitiram à FEPASA a informação de que "nada poderia se estabelecer de concreto sobre a interpenetração dos trens, obrigando a empresa estatal a reformular às pressas o plano que tinha sido inclusive considerado meta das administrações do Estado e do II PND".<sup>(181)</sup> Segundo informações jornalísticas, oficialmente, a justificativa apresentada pela RFFSA para não cumprir o acordo "seria a falta de verbas ocasionada pelo corte orçamentário do Ministro dos Transportes. Os recursos que restaram para a superintendência de São Paulo, perto de Cr\$ 200 milhões (mais Cr\$ 360 milhões para manutenção), foram insuficientes, apenas, para manter os programas prioritários da Rede em São Paulo. A interpenetração não constava desse item".<sup>(182)</sup> Contudo, há indicações de que, na verdade, a resistência da Rede reflete "a posição defendida por um grupo de ex-funcionários da Santos-Jundiaí, que pretendem conferir à estrutura de sua antiga ferrovia completa autonomia, inclusive em relação à própria Rede. Assim, a presença de trens da FEPASA na linha da antiga Santos-Jundiaí representaria uma relativa perda de controle de suas operações, na área da Grande São Paulo. Dessa forma, colocaram-se contra a integração, embora ela possibilite o transporte de quatro milhões de passageiros, todos os dias, pela Rede e FEPASA integradas".<sup>(183)</sup>

(179) FEPASA depende da Rede para alcançar Metrô. O Estado de S. Paulo, 23 de agosto de 1977.

(180) INTEGRAÇÃO dos trilhos é aprovado pela Rede. O Estado de S. Paulo, 31 de agosto de 1977.

(182) REFESA cancela interpenetração. Folha de S. Paulo, 5 de junho de 1979.

(183) REDE Federal ameaça os planos da FEPASA. O Estado de S. Paulo, 7 de julho de 1977.

A recusa da RFF forçou a FEPASA a rever seus planos. A proposta da interpenetração previa que "na altura da Estação da Lapa, onde os trilhos das duas ferrovias correm paralelas, haveria junção, a partir da qual os trens da FEPASA e da Rede poderiam correr nos trilhos de ambas, possibilitando que um passageiro de Carapicuíba que quisesse atingir a região do ABC fizesse a viagem sem nenhuma baldeação". Com a recusa da interpenetração, só restou à FEPASA a opção de integração, que consiste em fazer os trilhos da FEPASA chegarem até a Estação da Luz. Para isso, a FEPASA teve que "arcar com a construção de uma linha independente de alguns quilômetros e a reforma das Estações da Barra Funda e Júlio Prestes, que não seriam realizados se o plano original fosse posto em prática. Segundo o Superintendente Geral dos Subúrbios, Norberto do Vale Ferraz, a FEPASA teve que fazer essas reformas "em ritmo de emergência a partir de meados do ano passado (1978) já que não houve nada de concreto por parte da Rede. Se houver mais tarde a interpenetração, outras medidas, então, serão tomadas". (184)

Assim, afastada a opção pela interpenetração, em abril de 1980 foi inaugurada oficialmente (e parcialmente) a integração das linhas da RFFSA e da FEPASA que consiste num desvio de 3 km desde a Estação da Barra Funda, da FEPASA até a Estação da Luz, da Rede. Contudo, a frequência dos trens era de apenas duas composições por hora, devido à insuficiência do sistema de sinalização da FEPASA. Em abril de 1981 fontes jornalísticas noticiavam que apenas "dentro de três anos" o funcionamento completo do sistema poderia efetivar-se, pois só então a FEPASA estaria tecnicamente preparada para aumentar a frequência de trens, no trecho entre a Barra Funda e a Luz de duas para seis composições por hora. Até que isso ocorra, "parte dos usuários da FEPASA desembarcam alguns metros antes da Estação da Luz e caminham até a estação da Rede ou mesmo do metrô". (185)

(184) REDE cancela interpenetração. Folha de S. Paulo, 5 de junho de 1979.

(185) INTEGRAÇÃO ferroviária só dentro de três anos. O Estado de S. Paulo, 23 de abril de 1981.

Posteriormente, em 1984, o Engenheiro Norberto do Vale Ferraz informou que a "interpenetração, no momento, não figura nos planos da atual administração que questiona, inclusive, a sua validade em termos de custo-benefício. Tanto assim que foi desativada a partir de 1º de julho de 1984 a composição da FEPASA que desde 1981 trafegava no trecho Barra Funda/Luz o que, na realidade, não se caracterizava como interpenetração, uma vez que além de exigir a baldeação de produtos procedentes da Região Oeste, não permitia a integração física nem tarifária com a RFFSA". (186)

---

(186) RODRIGUES, Arlete et alii. As ações de governo nos subúrbios da FEPASA. 8ª Promoção - CFAP. FUNDAP, São Paulo, 1984, mimeo, p. 52.



2 - AS POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS E O QUADRO DE CONDIÇÕES DE  
TRANSPORTE COLETIVO

No tópicos anterior procurou-se mostrar que no período 1964/74 assiste-se à completa omissão do poder público, em vários níveis de governo, em posicionar-se ante um conjunto de deficiências do sistema de transporte coletivo da Grande São Paulo que, inclusive, foram socialmente problematizadas e até mesmo diagnosticadas por inúmeros estudos governamentais elaborados no final dos anos 60 e início da década dos 70. A absoluta passividade das autoridades governamentais em relação a essas questões refletiu-se no completo abandono e na deterioração acentuada dos serviços e, em decorrência, no aprofundamento de um conjunto de carências básicas, primárias e crônicas de locomoção urbana.

A revolta popular contra os trens de subúrbio, deflagrada em 1974, teve repercussões importantes: forçou um posicionamento mais enérgico das autoridades governamentais e fez com que a questão dos transportes coletivos passasse a receber alguma atenção por parte das coalizões governantes a nível do governo federal - posto que, até 1975, essa questão não foi reconhecida sequer no âmbito do discurso por essa esfera de governo.

Nesse contexto, as políticas de governo em transporte coletivo implementadas na Grande São Paulo a partir de 1975 - após mais de duas décadas de estagnação do setor - produziu impactos positivos sobre as condições dos serviços. Houve, nesse sentido, uma nítida inflexão em termos quantitativos na oferta de serviços a partir daquele ano.

Há indícios, no entanto, de que essas ações de governo não foram suficientes para modificar substancialmente o insatisfatório quadro de condições de transporte coletivo presente, de modo geral, em todo período 1964/84. Nesse sentido, observem-se os seguintes indicadores, sumarizados a seguir e desenvolvidos nesse tópico:

- são elevados os tempos das viagens diárias por transporte coletivo dispendidos sobretudo pela população de menor poder aquisitivo;

- a oferta de serviços por transporte coletivo não tem acompanhado o ritmo em que vem se dando o crescimento demográfico na área metropolitana de São Paulo;
- entre 1967 e 1977 o número de viagens efetivamente realizado por transporte coletivo cresceu a taxas inferiores às efetuadas por transporte individual havendo, em consequência, a queda de sua participação relativa no total de viagens;
- tem sido reduzida a contribuição do transporte de massas (metrô e trem de subúrbio) para o sistema de transporte coletivo da Grande São Paulo, vis-à-vis, a experiência de algumas metrópoles internacionais;
- prevalece em níveis elevados a gestão privada do transporte coletivo sobre a gestão estatal;
- ao longo de todo o período analisado o serviço prestado por trens de subúrbio - especialmente pela RFFSA - apresentou demanda reprimida nas horas de pico, superlotação e desconforto nas viagens, irregularidade nos horários, interrupções frequentes de tráfego, acidentes em número considerável e por vezes fatais; os subúrbios da RFFSA e da FEPASA permaneceram desarticulados do ponto de vista físico operacional e tarifário; refletindo esse conjunto de deficiências, foram constantes, ao longo de todo o período 1974/84, as manifestações populares contra a má qualidade dos serviços de subúrbio;
- a insuficiência do transporte de massas acarreta a sobrecarga excessiva do sistema de ônibus, sobretudo nas horas de pico, afetando a qualidade dos serviços prestados, caracterizada por baixa velocidade comercial, superlotação e filas. É sob essas condições que se transportam diariamente mais de dois terços dos usuários do transporte coletivo;
- a despeito da precariedade dos serviços, observa-se, nos últimos anos, a tendência a elevar-se o custo dos transportes no orçamento doméstico;

## 2.1 - TEMPO DE VIAGEM

A Pesquisa Origem e Destino de Passageiros da Grande São Paulo (188) realizada em 1977 pela EMPLASA em convênio com outros órgãos governamentais, subdividiu, por razões metodológicas, a área metropolitana de São Paulo em 35 macrozonas (constituídas por agrupamentos de distritos, subdistritos e municípios) e avaliou, entre outros aspectos, o tempo médio de deslocamento diário dispendido no percurso residência-trabalho-residência, por pessoas com rendimento mensal na faixa de 0-5 salários mínimos.

Constatou-se, em primeiro lugar, que, de modo geral, era elevado o tempo andando a pé dispendido dos deslocamentos diários - seja para se evitar o pagamento de tarifa adicional, ou então, devido à insuficiência do transporte coletivo ou ainda porque os locais de trabalho situavam-se na mesma macrozona dos locais de residência. Na maior parte das macrozonas gastava-se diariamente de 15 minutos a uma hora em média, em percurso a pé. Contudo, em outras 10 macrozonas, que representam cerca de um terço da amostra, constataram-se deslocamentos desse tipo com duração de uma a duas horas (Tabela 8).

Observou-se, em segundo lugar, que o tempo médio de deslocamento diário (tempo andando a pé mais o tempo de viagem) era, de modo geral, acentuado, como evidenciam os dados da Tabela 9 comentados a seguir:

- para as pessoas que se utilizavam somente de ônibus observa-se que em todas as macrozonas os deslocamentos eram superiores a

---

(188) Ver a respeito SILVA, Ana Amélia. 1977. Espaço e força de trabalho na Grande São Paulo, EMPLASA, São Paulo, 1979.

1.12

TABELA 8

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - ÁREA DE ESTUDO

TEMPO MÉDIO SAÍDO EM VIAGENS PELAS PESSOAS QUE SO TRABALHAM E RECEBEM DE 0 A 5 SALÁRIOS MÍNIMOS, SEGUNDO LOCAL DE RESIDÊNCIA E MODO DE TRANSPORTE

1977

| LOCAL DE RESIDÊNCIA | ONIBUS          |            |       | TRILHOS         |            |       | ONIBUS E TRILHOS |            |       | OUTROS (1)      |            |       |
|---------------------|-----------------|------------|-------|-----------------|------------|-------|------------------|------------|-------|-----------------|------------|-------|
|                     | TEMPO DE VIAGEM | TEMPO A PE | TOTAL | TEMPO DE VIAGEM | TEMPO A PE | TOTAL | TEMPO DE VIAGEM  | TEMPO A PE | TOTAL | TEMPO DE VIAGEM | TEMPO A PE | TOTAL |
| 1- C. HISTÓRICO     | 1:05            | 25         | 2:00  | 1:30            | 40         | 2:10  | 2:15             | 25         | 2:50  | 1:05            | 10         | 1:15  |
| 2- C. EXPANDIDO     | 1:30            | 25         | 1:55  | 1:10            | 40         | 1:50  | 2:05             | 30         | 2:35  | 50              | 10         | 1:00  |
| 3- OESTE            | 2:05            | 25         | 2:30  | 1:40            | 35         | 2:15  | 2:40             | 35         | 3:15  | 1:10            | 10         | 1:20  |
| 4- SUL              | 2:20            | 35         | 2:55  | 1:20            | 25         | 1:45  | 1:55             | 25         | 2:20  | 1:35            | 10         | 1:35  |
| 5- SUDOESTE         | 1:55            | 25         | 2:20  | 1:35            | 35         | 2:00  | 2:05             | 30         | 2:35  | 1:15            | 10         | 1:25  |
| 6- LESTE 1          | 2:25            | 30         | 2:55  | 3:00            | 45         | 3:45  | 2:50             | 40         | 3:30  | 1:20            | 10         | 1:30  |
| 7- LESTE 2          | 2:45            | 30         | 3:15  | 3:00            | 55         | 3:55  | 3:20             | 40         | 4:00  | 2:00            | 20         | 2:20  |
| 8- NORTE            | 2:05            | 30         | 2:35  | 2:10            | 30         | 2:40  | 2:35             | 30         | 2:55  | 1:10            | 10         | 1:20  |
| 9- RURAL            | 2:50            | 30         | 3:20  | 2:30            | 55         | 3:15  | 3:10             | 40         | 3:50  | 2:00            | 15         | 2:15  |
| 10- OSASCÓ          | 2:00            | 25         | 2:25  | 3:15            | 50         | 4:05  | 2:50             | 25         | 3:15  | 1:10            | 5          | 1:15  |
| 11- CARAPICUIBA     | 2:35            | 30         | 3:05  | 2:50            | 50         | 3:40  | 3:10             | 30         | 3:40  | 1:00            | 10         | 1:10  |
| 12- BARUERI         | 2:05            | 30         | 2:35  | 3:20            | 1:00       | 4:20  | 3:25             | 35         | 4:00  | 1:20            | 25         | 1:45  |
| 13- COTIA           | 1:25            | 30         | 1:55  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 1:05            | 15         | 1:20  |
| 14- ITAPEVI         | 1:10            | 25         | 1:35  | 3:35            | 55         | 4:30  | 4:20             | 50         | 5:10  | 1:10            | 15         | 1:25  |
| 15- JANDIRA         | 2:25            | 30         | 2:55  | 3:10            | 1:00       | 4:25  | 3:50             | 45         | 4:35  | 50              | 10         | 1:00  |
| 16- TAB. DA SERRA   | 2:40            | 30         | 3:10  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 1:35            | 10         | 1:35  |
| 17- ITAP. DA SERRA  | 2:10            | 30         | 2:40  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 1:20            | 10         | 1:35  |
| 18- EMBU            | 3:05            | 40         | 3:45  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 1:35            | 20         | 1:55  |
| 19- ENRU-GUAÇU      | 2:40            | 25         | 3:05  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 1:30            | 10         | 1:40  |
| 20- SANTO ANDRÉ     | 1:30            | 25         | 1:55  | 2:30            | 1:10       | 3:40  | 2:40             | 30         | 3:10  | 1:05            | 10         | 1:15  |
| 21- S. B. DO CAMPO  | 1:35            | 25         | 2:00  | ---             | ---        | ---   | 4:10             | 35         | 4:45  | 1:05            | 10         | 1:15  |
| 22- S. C. DO SUL    | 1:25            | 20         | 1:45  | 2:45            | 40         | 3:25  | 2:55             | 25         | 3:20  | 55              | 10         | 1:05  |
| 23- MAUA            | 2:00            | 25         | 2:25  | 2:40            | 1:05       | 3:45  | 2:45             | 30         | 3:15  | 1:30            | 15         | 1:45  |
| 24- DIADEMA         | 1:45            | 35         | 2:20  | ---             | ---        | ---   | 3:00             | 45         | 3:45  | 1:45            | 15         | 2:00  |
| 25- RIBEIRÃO PIRES  | 2:05            | 35         | 2:40  | 3:00            | 1:05       | 4:05  | 3:25             | 1:05       | 4:30  | 1:30            | 20         | 1:50  |
| 26- R. G. DA SERRA  | 1:50            | 30         | 2:20  | 2:55            | 45         | 3:20  | 4:00             | 40         | 4:40  | 1:35            | 20         | 1:55  |
| 27- M. DAS CRUZES   | 1:35            | 30         | 2:05  | 2:55            | 40         | 3:35  | 3:40             | 40         | 4:20  | 50              | 5          | 55    |
| 28- SUZANO          | 1:20            | 25         | 1:45  | 3:05            | 1:30       | 4:35  | 4:00             | 30         | 4:30  | 50              | 5          | 55    |
| 29- POA             | 2:20            | 30         | 2:50  | 3:25            | 1:10       | 4:35  | 4:00             | 40         | 4:40  | 1:35            | 15         | 1:50  |
| 30- ITAGUARUPECET.  | 2:20            | 30         | 2:50  | 3:00            | 45         | 3:45  | 4:00             | 40         | 4:40  | 2:05            | 15         | 2:20  |
| 31- F. DE VASCONC.  | 2:45            | 25         | 3:10  | 3:10            | 1:00       | 4:10  | 4:00             | 40         | 4:40  | 3:00            | 30         | 3:30  |
| 32- GUARULHOS       | 1:40            | 30         | 2:10  | 2:35            | 1:15       | 3:50  | 3:45             | 35         | 4:20  | 1:30            | 10         | 1:30  |
| 33- ARUJA           | 1:10            | 10         | 1:20  | ---             | ---        | ---   | ---              | ---        | ---   | 50              | 5          | 55    |
| 34- F. DA ROCHA     | 1:15            | 30         | 1:45  | 3:10            | 55         | 4:05  | 3:20             | 30         | 3:50  | 50              | 10         | 1:00  |
| 35- CAIEIRAS        | 1:10            | 20         | 1:30  | 3:15            | 40         | 3:55  | 2:50             | 30         | 3:20  | 40              | 5          | 45    |

FONTE: PESQUISA O. D. 777 IN SILVA, ANA AMÉLIA - 1977 - ESPAÇO E FORÇA DE TRABALHO NA GRANDE SÃO PAULO. EMLASA, S. PAULO, 1979

NOTA: (1) INCLUI, PREPONDERANTEMENTE, AUTOMÓVEL, BICICLETA E MOTO.

ODS: -- NÃO EXISTE

1h30m, sendo que em 19 macrozonas (ou seja, em 54% da área de pesquisa) o tempo médio situava-se entre duas e três horas e em sete macrozonas ele era superior a três horas;

- a duração das viagens era mais elevada para as pessoas que se utilizavam somente de trilhos (trens de subúrbio e metrô). Constatou-se que em 21 das 27 macrozonas onde ocorriam deslocamentos desse tipo (ou seja, em 77% das macrozonas), o tempo médio diário e o tempo andando a pé era superior a três horas;
- as condições de viagem eram ainda mais críticas para aqueles que se utilizavam de trilhos e de ônibus nos deslocamentos diários. Verificou-se que nas 29 macrozonas onde ocorriam deslocamentos desse tipo a duração das viagens era superior a duas horas, sendo que em 26 macrozonas (ou seja 89%) dispndia-se de três a cinco horas. Constatou-se, ademais, que em uma macrozona o tempo médio de deslocamento diário era superior a cinco horas;
- finalmente, para os usuários que utilizavam preponderantemente automóvel, motocicletas e bicicletas a situação era relativamente mais satisfatória, mas na maior parte das macrozonas o tempo médio diário era inferior a uma hora e trinta minutos.

## 2.2 - OFERTA DE TRANSPORTE COLETIVO E CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

No período 1960/83, a população da Grande São Paulo evoluiu de 4,8 milhões para 14 milhões, registrando-se, portanto, um incremento de 193%. A oferta de viagens por transporte coletivo, contudo, não acompanhou o crescimento demográfico, pois, em igual período, o volume total de viagens anuais cresceu apenas 78% (ver Anexo 131).

Analisando-se a evolução da oferta de viagens por modalidade de transporte, percebe-se que, à exceção do metrô, os demais módulos apresentaram um desempenho insatisfatório vis-à-vis o crescimento demográfico. Nesse sentido, observe-se que entre 1960/83 a oferta de viagens por ônibus cresceu apenas 65%, enquanto

TABELA 9

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO - ÁREA DE PESQUISA

TEMPO MÉDIO GASTO EM VIAGENS E TEMPO ANDANDO A PÉ, PELAS PESSOAS COM RENDA DE 0 A 5 SALÁRIOS MÍNIMOS, QUE SO TRABALHAM, SEGUNDO LOCAL DE RESIDÊNCIA (MACROZONAS) E MODO DE TRANSPORTE

1977

| TEMPO MÉDIO GASTO EM VIAGENS<br>RESIDÊNCIA-TRABALHO-RESIDÊNCIA | MODO DE TRANSPORTE |         |                     |               |
|--|--------------------|---------|---------------------|---------------|
|  | ONIBUS             | TRILHOS | ONIBUS E<br>TRILHOS | OUTROS<br>(1) |
| NÚMERO DE MACROZONAS   |                    |         |                     |               |
| ATE 1 HORA   | --                 | --      | --                  | 4             |
| DE 1 HORA A 1H E 30M   | 1                  | --      | --                  | 16            |
| DE 1H E 30M A 2H   | 6                  | 2       | --                  | 10            |
| DE 2H A 3H   | 19                 | 4       | 5                   | 4             |
| DE 3H A 4H   | 7                  | 12      | 13                  | 1             |
| DE 4H A 5H   | --                 | 9       | 10                  | --            |
| MAIS DE 5H   | --                 | --      | 1                   | --            |
| TOTAL DE MACROZONAS  | 35                 | 27      | 29                  | 35            |

FONTE: PESQUISA ORIGEM DESTINO - 1977 - EXTRAÍDA DAS TABELAS XIX, XX, XXI, XXII DE ANA AMÉLIA SILVA - 1977 - ESPAÇO E FORÇA DE TRABALHO NA GRANDE SÃO PAULO, EXPLASA, SÃO PAULO, 1977

NOTA: (1) INCLUI, PREPONDERANTEMENTE, AUTOMÓVEL, BICICLETA E MOTO

OBS: -- NÃO EXISTE

as por trens de subúrbio tiveram um incremento de 124%.

Os dados que estamos analisando são eloquentes quanto à baixa efetividade das ações de governo nesse setor, sobretudo até meados dos anos 70. Veja-se que em 1975 o volume total de viagens anuais realizadas por transporte coletivo foi apenas um quarto superior ao registrado em 1960; a CMTCC transportou, em termos absolutos, menos da metade dos passageiros transportados uma década e meia atrás, e a RFFSA apenas 9% acima daquele volume.

As ações de governo implementadas no setor a partir de

meados dos anos 70 após quase duas décadas de estagnação - produziram impactos sensíveis sobre a oferta de serviços. Mesmo assim, no início dos anos 80 ela estava muito aquém das necessidades impostas pelo processo de urbanização.

### 2.3 - TRANSPORTE COLETIVO E TRANSPORTE INDIVIDUAL

No prazo de 10 anos - de 1967 a 1977 - a oferta de viagens por transporte coletivo cresceu em ritmo inferior às de transporte individual. Nesse período, o número diário de viagens efetivamente atendidas pelo sistema de transportes coletivos passou de 4,7 milhões para 9,6 milhões, registrando-se, portanto, um incremento de 105% (Tabela 10). No mesmo período, as viagens diárias realizadas por transporte individual elevaram-se 130%, tendo passado de 2,7 milhões, em 1967, para 6,2 milhões em 1977. Em decorrência, a participação relativa do transporte coletivo no total de viagens efetivamente realizados declinou nesses 10 anos de 63,5% para 60,8%.

### 2.4 - A REDUZIDA PARTICIPAÇÃO DO TRANSPORTE DE MASSA

A experiência internacional tem demonstrado que o transporte coletivo em metrópoles do porte de São Paulo deve basear-se, fundamentalmente, em alternativas de transporte de massas - metrô e trem de subúrbio - auxiliados, secundariamente, por sistemas de ônibus.

Em São Paulo, contudo, o ônibus possui preponderância absoluta na composição modal das viagens por transporte coletivo. Observe-se, nesse sentido, que do início dos anos 50 até meados dos 70 essa participação foi superior ou esteve próxima de 90% (ver Anexo 130). É somente a partir de 1975 com o início da operação do metrô e com a modernização dos trens de subúrbio, que a participação de ônibus começa a declinar em favor dessas modalidades de transporte. Mesmo assim, em 1983, o ônibus era responsável por mais de dois terços da oferta de viagens.



TABELA 10

RMSF

DISTRIBUICAO DAS VIAGENS DIARIAS POR  
MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO

| MODO PRINCIPAL           | 1967                |        | 1977                |        | CRESCIMENTO<br>1977/67<br>(EM %) |
|--------------------------|---------------------|--------|---------------------|--------|----------------------------------|
|                          | 1000<br>VIAGENS/DIA | %      | 1000<br>VIAGENS/DIA | %      |                                  |
| ONIBUS                   | 4344                | 59.09  | 8535                | 54.16  | 96.48                            |
| METRO                    | --                  | --     | 543                 | 3.45   | --                               |
| TREM DE SUBURBIO         | 322                 | 4.38   | 498                 | 3.16   | 54.66                            |
| TOTAL TRANSP. COLETIVO   | 4666                | 63.47  | 9576                | 60.76  | 105.23                           |
| AUTOMOVEL                | 1909                | 25.97  | 5466                | 34.68  | 186.33                           |
| TAXI/LOTAÇÃO             | 596                 | 8.11   | 560                 | 3.55   | -6.04                            |
| BICICLETA/MOTOCICLETA    | 80                  | 1.09   | 106                 | 0.67   | 32.50                            |
| OUTRAS                   | 101                 | 1.37   | 52                  | 0.33   | -48.51                           |
| TOTAL TRANSP. INDIVIDUAL | 2686                | 36.50  | 6184                | 39.24  | 150.23                           |
| TOTAL GERAL              | 7252                | 100.00 | 15760               | 100.00 | 114.36                           |

FONTE: PESQUISA ORIGEM-DESTINO - 1967/1977 - CONFORME EMTU/SP - RELATORIO DE ATIVIDADES - 1978.

## QUADRO 2

PRINCIPAIS SISTEMAS DE METRO NO MUNDO  
QUADRO COMPARATIVO DE ALGUMAS CIDADES

| CIDADES              | POPULAÇÃO<br>(EM MILHARES) |                  | EXTENSÃO<br>DA REDE<br>DE METRO<br>(KM) | HABITANTE<br>POR KM<br>DE LINHA<br>(EM<br>MILHARES) | PASSAG/ANO<br>(MILHES INAUORAÇÃO<br>EM 1980) | ANO DE<br>INAUGURAÇÃO<br>DA REDE |
|----------------------|----------------------------|------------------|---|---|--|----------------------------------|
|                      | NUM. AER.                  | ANO DE<br>REFER. |   |   |  |                                  |
| 1- ESTOCOLMO         | 647                        | (1980)           | 103.6                                   | 6.2   | 189  | 1950                             |
| 2- WASHINGTON        | 638                        | (1980)           | 54.2                                    | 11.7  | 59.2   | 1976                             |
| 3- PARIS             | 2300                       | (1978)           | 120.2                                   | 12.1  | 1093.9                                       | 1900                             |
| 4- OSLO              | 452                        | (1981)           | 35.5                                    | 12.7  | 37   | 1966                             |
| 5- LONDRES           | 6849                       | (1980)           | 418.4                                   | 16.4  | 594  | 1863                             |
| 6- HAMBURGO          | 1649                       | (1980)           | 89.5                                    | 18.4  | 180.2  | 1912                             |
| 7- BERLIN OCIDENTAL  | 1899                       | (1980)           | 100.8                                   | 18.8  | 342.1  | 1962                             |
| 8- CHICAGO           | 3005                       | (1980)           | 143.2                                   | 20.9  | 150.7  | 1892                             |
| 9- NOVA YORK         | 7071                       | (1980)           | 371.1                                   | 19  | 1054.9                                       | 1868                             |
| 10- ATENAS           | 585                        | (1981)           | 25.7                                    | 34.4  | 85   | 1925                             |
| 11- OSACA            | 2648                       | (1980)           | 75.6                                    | 35  | 766.8  | 1933                             |
| 12- MILAO            | 1655                       | (1980)           | 43.3                                    | 59.2  | 190.7  | 1964                             |
| 13- LYON             | 457                        | (1978)           | 11.8                                    | 38.7  | 42.1   | 1978                             |
| 14- MOSCOU           | 8184                       | (1981)           | 184                                     | 44.5  | 2266.2                                       | 1935                             |
| 15- MADRI            | 3467                       | (1978)           | 74                                      | 46.6  | 394  | 1919                             |
| 16- AMSTERDA         | 712                        | (1981)           | 14.5                                    | 49.1  | 16   | 1977                             |
| 17- TORONTO          | 2865                       | (1979)           | 56.9                                    | 50.3  | 217.5  | 1954                             |
| 18- TOQUIO           | 8349                       | (1980)           | 131.1                                   | 63.7  | 1561   | 1927                             |
| 19- LISBOA           | 659                        | (1978)           | 12                                      | 71.6  | 111.7  | 1959                             |
| 20- BERLIN ORIENTAL  | 1124                       | (1979)           | 15.8                                    | 71.7  | 75   | 1962                             |
| 21- VIENA            | 1593                       | (1976)           | 21.7                                    | 73.4  | 69   | 1978                             |
| 22- GLASGOW          | 782                        | (1980)           | 10.5                                    | 74.4  | 10   | 1896                             |
| 23- LENINGRADO       | 4681                       | (1981)           | 61.8                                    | 75.7  | 670.6  | 1955                             |
| 24- BRUXELAS         | 1000                       | (1980)           | 11.7                                    | 85.5  | 35.6   | 1976                             |
| 25- BUENOS AIRES     | 2908                       | (1980)           | 34                                      | 85.6  | 207  | 1913                             |
| 26- BUDAPESTE        | 2051                       | (1981)           | 23.2                                    | 88.8  | 270  | 1896                             |
| 27- KIEV             | 2248                       | (1981)           | 21.7                                    | 103.6   | 242.3  | 1960                             |
| 28- ROMA             | 2916                       | (1980)           | 25.1                                    | 116.1   | 108  | 1955                             |
| 29- SANTIAGO         | 3946                       | (1981)           | 25                                      | 157.8   | 106  | 1976                             |
| 30- CIDADE DO MEXICO | 9191                       | (1979)           | 46.3                                    | 198.5   | 837.5  | 1969                             |
| 31- PEGUIM           | 7600                       | (1975)           | 23.6                                    | 322   | 35   | 1971                             |
| 32- HONG-KONG        | 5154                       | (1981)           | 15.6                                    | 330.4   | S/INF  | 1979                             |
| 33- SAO PAULO        | 8493                       | (1980)           | 20                                      | 424.7   | 197.7  | 1974                             |
| 34- RIO DE JANEIRO   | 5093                       | (1980)           | 5.1                                     | 998.7   | 7  | 1979                             |

FONTE: QUID 1982 IN ALMANAQUE ABRIL, EDIÇÃO 1983

NOTA: (1) OS DADOS DE OSACA E TORONTO REFEREM-SE, RESPECTIVAMENTE, AOS ANOS DE 1978 E 1981

## QUADRO: 3

METRO DE SÃO PAULO - DADOS COMPARATIVOS COM OUTROS METROS

| DISCRIMINAÇÃO  | S. PAULO S. PAULO |       | LONDRES |       | N. YORK |        | PARIS |      | MOSCOU |      | TOKIO |      | MEXICO |       |
|--|-------------------|-------|---------|-------|---------|--------|-------|------|--------|------|-------|------|--------|-------|
|  | 1982              | 1983  | 1981    | 1981  | 1981    | 1981   | RATP  | 1981 | 1981   | 1981 | TRTA  | 1981 | 1981   | 1981  |
| EXTENSÃO DE REDE<br>EM OPERAÇÃO (KM)                   | 24.5              | 23    | 387.9   | 371.1 | 190.8   | 164    |       |      |        |      | 131.8 |      |        | 78.3  |
| NUMERO DE ESTAÇÕES                                     | 26                | 25    | 247     | 458   | 359     | 115    |       |      |        |      | 124   |      |        | 80    |
| FROTA EXISTENTE (CARROS)                               | 318               | 306   | 4088    | 6311  | 3471    | 2967   |       |      |        |      | 1602  |      |        | 1278  |
| PASSEAGEIROS TRANSPORTADOS<br>(MILHES)                 | 347.3             | 227.6 | 541     | 1027  | 1109.5  | 2377.2 |       |      |        |      | 1603  |      |        | 987.4 |
| PASSEAGEIROS TRANSPORTADOS<br>POR KM DE LINHA (MILHES) | 14.2              | 9.9   | 1.4     | 2.8   | 5.8     | 12.9   |       |      |        |      | 12.2  |      |        | 12.6  |

FONTE: METRO - RELATORIO DE ATIVIDADES.

A queda da participação relativa dos ônibus vem se processando, sobretudo, em razão do substancial incremento que vem ocorrendo na oferta de viagens por metrô. Em decorrência disso, a participação desse módulo na composição das viagens elevou-se de 7,6% em 1975, para 15,6% em 1983 (ver Anexo 130).

A contribuição do Metrô de São Paulo, contudo, é ainda bastante modesta se comparada à experiência internacional (ver Quadros 2 e 3). O Quadro 2, que apresenta alguns dados comparativos dos sistemas de metrô de 34 cidades, é ilustrativo nesse sentido. Observe-se que enquanto em Estocolmo estabeleceu-se a relação de 6,2 mil habitantes por quilômetro de linhas de metrô, em São Paulo essa relação é de 424,7 mil, sendo que, do total de 34 cidades apresentadas no Quadro 2, essa proporção verificada em São Paulo é apenas superior à registrada no Rio de Janeiro. Além disso, pode-se notar que em São Paulo a implementação do metrô deu-se tardiamente em relação a grande parte das metrópoles internacionais.

## 2.5 - PREPONDERÂNCIA DA GESTÃO PRIVADA DOS TRANSPORTES COLETIVOS SOBRE A GESTÃO ESTATAL

Somente na primeira metade dos anos 50 o Estado deteve o monopólio da gestão dos transportes coletivos em São Paulo. A partir desse momento e, pelo menos, até 1975, a recorrente omissão governamental com relação ao setor abriu espaços para que se ampliasse substancialmente a participação dos segmentos privados na gestão dos transportes coletivos. Veja-se, nesse sentido, que de 1955 a 1975, a participação do segmento privado no volume total de viagens anuais passou de 12,5% para 78% (ver Anexo 130).

A partir de meados dos anos 70, contudo, as manifestações populares contra a má qualidade dos serviços, estagnadas durante décadas, forçou o poder público a posicionar-se mais enfaticamente com relação ao setor. Assiste-se, em decorrência disso, à tendência de elevar-se a participação do Estado na gestão dos transportes coletivos a partir de 1975. Dessa forma, observa-se

que entre 1975/83 a CMTC ampliou sua participação no volume total de viagens de 13% para 21,7%, enquanto que as empresas ferroviárias que prestam o serviço de subúrbio elevaram sua participação de 7,5% para 9,9% e a Companhia do Metrô de 1,3% para 15,6%. Com isso, a contribuição do segmento privado no total de viagens declinou de 78% em 1975, para 52,8% em 1983 - mesmo assim, um percentual elevado, se considerarmos que, por princípio e por lei, o setor estatal deveria ter o monopólio de gestão dos transportes coletivos.

## 2.6 - TREM DE SUBÚRBIO: MÁ QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO

Vimos, anteriormente, que no período 1960/75 a ferrovia de subúrbio esteve completamente marginalizada na agenda governamental. Em decorrência disso, assiste-se, nesse período, à deterioração e estagnação da oferta de serviços. É eloquente, nesse sentido, o fato de que em 1975 os trens de subúrbio transportavam praticamente o mesmo volume de passageiros do início dos anos 60.

A estagnação da oferta dos serviços aliada ao acelerado processo de crescimento demográfico verificado na metrópole nas últimas décadas, sugerem a existência de uma forte demanda reprimida nos subúrbios. No caso da RFFSA, por exemplo, a insuficiência da oferta de serviços foi constatada por um estudo governamental realizado no final dos anos 70 nos seguintes termos: "Na Central do Brasil circulam, na hora de pico, partindo de Roosevelt (18h - 19h), nove trens com uma capacidade teórica média de 2 220 lugares, ou seja, 20 000 usuários por hora, adotando-se o índice considerável de 7,2 passageiros em pé/m<sup>2</sup>. Ora, a demanda total de transporte atinge 34 500 passageiros durante a hora de pico dos quais 21 500 são realmente transportados, enquanto 13 000 constituem a demanda reprimida. A insuficiência de lugares oferecidos atinge, portanto, 72%. (189)

(189) MI/RFFSA. Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferro-

É inegável, portanto, que a estagnação da oferta de serviços contribuiu para a eclosão do movimento de massas contra os trens de subúrbio, o que forçou um reposicionamento governamental diante da questão. Como vimos anteriormente, no período 1976/83 enquanto na FEPASA houve efetivamente um esforço considerável na remodelação do sistema, na RFFSA prevaleceu a morosidade na adoção de soluções estruturais. Mesmo assim, após quase duas décadas de estagnação dos serviços, os investimentos efetuados no sistema a partir de 1976 provocaram uma significativa resposta por parte da demanda. Veja-se, nesse sentido, que o volume de passageiros transportados por subúrbios praticamente duplicou entre 1976 e 1983.

Contudo, se analisarmos o crescimento do número de viagens por trens de subúrbio no período 1960/83 vis-à-vis o crescimento demográfico da Grande São Paulo, veremos que, na verdade, o incremento na oferta de serviços esteve muito aquém do requerido pelo processo demográfico pois, enquanto a população da área metropolitana quase triplicou, o volume de passageiros transportados por subúrbio apenas duplicou.

O insuficiente incremento do volume de passageiros transportados pelo sistema ferroviário de subúrbio em relação ao acréscimo populacional ocorrido nas últimas décadas fica mais bem caracterizado se considerarmos que os subdistritos e distritos do Município de São Paulo e os Municípios da Grande São Paulo situados na área de influência de ferrovia foram, na verdade, os que apresentaram as taxas geométricas de crescimento demográfico mais elevadas no período (ver Tabelas 11 e 12).

Em termos qualitativos, o reflexo da demanda reprimida é a superlotação e o desconforto nas viagens, sobretudo nas horas de pico.

TAXA GEOMETRICA DE CRESCIMENTO ANUAL (%)  
POR DISTRITOS E SUB-DISTRITOS

| DISTRITOS, SUB-DISTRITOS<br>E ZONAS | 1970/60 | 1900/70 |
|-------------------------------------|---------|---------|
| CENTRO HISTORICO                    | -1.45   | -0.06   |
| BRAS                                | -1.61   | -1.11   |
| BELENZINHO                          | -1.00   | -0.58   |
| CAMBUCI                             | -0.26   | .97     |
| SANTA IFIGENIA                      | -2.9    | .84     |
| MOOCA                               | -1.91   | .23     |
| PARI                                | -1.17   | -1      |
| BARRA FUNDA                         | -0.86   | .31     |
| DOM RETIRO                          | -0.33   | -0.2    |
| SE                                  | -0.98   | .17     |
| CENTRO EXPANDIDO                    | 1.34    | 2.11    |
| LAPA                                | 1.46    | 1       |
| PERDIZES                            | .93     | 2.49    |
| JARDIM PAULISTA                     | 1.38    | 2.4     |
| VILA MARIANA                        | .51     | 2.93    |
| INDIANOPOLIS                        | 2.87    | 1.58    |
| SANTA CECILIA                       | 1.16    | 2.26    |
| CONSOLACAO                          | 1.07    | 1.5     |
| LIBERDADE                           | .68     | 2.05    |
| ACLIMACAO                           | 1.04    | 1.22    |
| JARDIM AMERICA                      | 1.01    | 1.6     |
| PINHEIROS                           | 1.77    | .68     |
| CERQUEIRA CESAR                     | 3.13    | 4.14    |
| BELA VISTA                          | .57     | 2.62    |
| VILA MADALENA                       | 1.17    | 3.63    |
| OESTE                               | 9.86    | 6.12    |
| BUTANTA                             | 9.86    | 6.12    |
| SUL                                 | 11.04   | 6.85    |
| SANTO ANARO                         | 13.21   | 7.35    |
| JABAQUARA                           | 8.17    | 3.14    |
| SOCORRO                             | 19.24   | 10.58   |
| IBIRAPUERA                          | 5.09    | 3.20    |
| PARLHEIROS                          | 4.34    | 8.23    |
| SUDESTE                             | 3.53    | 2.02    |
| VILA PRUDENTE                       | 6.15    | 3.29    |
| SAUDE                               | 4.04    | 2.11    |
| IPIRANGA                            | .89     | .45     |
| ALTO DA MOOCA                       | .9      | -0.04   |
| LESTE 1                             | 4.44    | 2.58    |
| TATUAPE                             | 3.77    | .96     |
| ERMEJINO MATARAZZO                  | 7.78    | 4.73    |
| VILA MATILDE                        | 6.41    | 4.72    |
| PENHA DE FRANÇA                     | 2.39    | .34     |
| VILA FORMOSA                        | 2.72    | 2.25    |
| CANGAIBA                            | 4.07    | 2.32    |
| LESTE 2                             | 14.92   | 7.3     |
| SÃO MIGUEL PAULISTA                 | 13.56   | 6.59    |
| ITAIM PAULISTA                      | ...     | ...     |
| ITAQUERA                            | 18.87   | 8.15    |
| GUAIANAZES                          | 11.74   | 7.22    |
| NORTE 1                             | 7.11    | 4.46    |
| PIRITUBA                            | 7.96    | 3.17    |
| VILA JACUARA                        | 4.07    | 3.29    |
| JARAGUA                             | 7.87    | 9.33    |
| PERUS                               | 11.6    | 5.72    |
| NORTE 2                             | 4.89    | 2.56    |
| TUCURUVI                            | 4.88    | 2.57    |
| SANTANA                             | 5.13    | 3.29    |
| NOSSA SENHORA DO O                  | 8.5     | 2.11    |
| VILA MARIA                          | 2.14    | 1.26    |
| BRASILANDIA                         | 9.1     | 5.86    |
| CASA VERDE                          | 2.25    | 1.13    |
| VILA GUILHERME                      | 6.03    | .41     |
| LIMÃO                               | 3.14    | 2.1     |
| VILA NOVA CACHOEIRINHA              | 2.49    | 1.92    |
| MUNICIPIO DE SAO PAULO              | 4.79    | 3.67    |

FONTE: FIRGE/EMPLASA IN SNM. SUMARIOS DE DADOS DA  
GSP - ENPLASA, SAO PAULO, 1983

TABELA 12  
GRANDE SÃO PAULO

TAXA GEOMETRICA DE CRESCIMENTO ANUAL (%)  
SEGUNDO MUNICIPIOS E SUB-REGIOES

| MUNICIPIOS E SUB-REGIOES | 1970/60 | 1980/70 |
|--------------------------|---------|---------|
| CENTRO                   | 4.96    | 3.75    |
| SÃO PAULO                | 4.79    | 3.67    |
| OSASCO                   | 9.44    | 5.3     |
| NOROESTE                 | 8.76    | 10.27   |
| CARAPICUIBA              | 12.05   | 12.97   |
| BARUERI                  | 8.53    | 7.14    |
| CAJAMAR                  | 4.87    | 7.8     |
| SANTANA DO PARNAIBA      | .27     | 6.46    |
| PIRAPORA DO BOM JESUS    | 4.07    | 2.62    |
| OESTE                    | 10.3    | 7.94    |
| COTIA                    | 7.94    | 7.37    |
| ITAPEVI                  | 10.47   | 6.84    |
| JANDIRA                  | 19.83   | 11.17   |
| SUDOESTE                 | 10.64   | 10.92   |
| TABOÃO DA SERRA          | 19.03   | 9.08    |
| ITAPECERICA DA SERRA     | 5.91    | 9.1     |
| EMBU                     | 13.67   | 18.1    |
| EMBU-GUAÇU               | 7.97    | 7.43    |
| JUQUITIBA                | 2.17    | 5.57    |
| SUDESTE                  | 6.96    | 5.27    |
| SANTO ANDRÉ              | 5.5     | 2.82    |
| SÃO BERNARDO DO CAMPO    | 9.36    | 7.76    |
| SÃO CAETANO DO SUL       | 2.73    | .83     |
| MAUA                     | 13.4    | 7.3     |
| DIADEMA                  | 20.42   | 11.23   |
| RIBEIRÃO PIRES           | 5.35    | 6.89    |
| RIO GRANDE DA SERRA      | 7.82    | 9.12    |
| LESTE                    | 5.57    | 5.22    |
| MOGI DAS CRUZES          | 3.92    | 3.62    |
| SUZANO                   | 7.43    | 6.18    |
| FOA                      | 7.42    | 5.01    |
| ITAQUAQUECETUBA          | 9.78    | 9.64    |
| FERRAZ DE VASCONCELOS    | 9.47    | 8.16    |
| GUARAREMA                | 5.1     | 1.8     |
| SALESOPOLIS              | .46     | 1.09    |
| BIRITIBA MIRIM           | 4.69    | 4       |
| NORDESTE                 | 8.29    | 8.19    |
| GUARULHOS                | 8.87    | 8.45    |
| ARUJA                    | 5.21    | 6.21    |
| SANTA ISABEL             | 3.83    | 5.39    |
| NORTE                    | 5.12    | 4.79    |
| FRANCO DA ROCHA          | 3.65    | 3.42    |
| MAIRIPORA                | 4.31    | 3.47    |
| CAIEIRAS                 | 5.17    | 4.92    |
| FRANCISCO MORATO         | 16.01   | 9.77    |
| GRANDE SÃO PAULO         | 5.44    | 4.46    |

FONTE: FIBGE/EMPLASA IN SNM. SUMARIOS DE DADOS DA  
GSP - EMLASA, SÃO PAULO, 1983



Além disso, o quadro de precariedade na prestação dos serviços é formado ainda pela ocorrência de atrasos, interrupções de tráfego e acidentes.

No sistema RFFSA os atrasos têm sido frequentes. Estudos governamentais realizados em 1977 salientavam que a regularidade dos trens era bastante insatisfatória, resultando em sobrecargas e desconforto. Segundo o referido estudo, "cerca da metade dos trens obedece ao horário previsto; 15% a 20% dos trens são suprimidos ou têm atrasos superiores a 15 minutos tanto na Central do Brasil (20%) como na Santos-Jundiaí (15%). Daí resultarem, frequentemente, sobrecargas consideráveis com elevado nível de desconforto". (190) No período 1978/82, a irregularidade dos trens da RFFSA continuou bastante insatisfatória, como atestam os dados da Tabela 13, onde destacam-se os percentuais elevados de viagens em atraso de 11 a 60 minutos, sobretudo no trecho Roosevelt-Moji.

Outro indicador da insuficiência qualitativa dos serviços prestados pelo sistema ferroviário de subúrbio da RFFSA é o elevado número de interrupção de tráfego (Tabela 14). Essas ocorrências em número de 339 em 1978, elevam-se para 721, em 1980 e declinam a 252 em 1983. As principais causas dessas interrupções são defeitos nas trações, na rede aérea e no sistema de sinalização.

Acidentes e desastres ocorrem com frequência no subúrbio da RFFSA. Com base nos dados da Tabela 15 pode-se notar que no período 1978/83 essas ocorrências deram-se com média superior a duas por dia. Em 1983 foi particularmente elevado o número de acidentes pessoais com ferimentos (256 ocorrências), queda de trem com ferimento (127), atropelamentos com morte (104), atropelamento com ferimento (82) colisão de veículos (60).

---

(190) MT/RFFSA. Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbio da Grande São Paulo, op. cit., p. 16.

TABELA 13

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
REGULARIDADE DOS SUBURBIOS DA RFFSA  
1978/81

| ANOS | TRECHO SANTOS-JUNDIAI  |              |                      |                            | TRECHO ROOSEVELT-MOGI |              |                            |      | + 60M (2) |
|------|------------------------|--------------|----------------------|----------------------------|-----------------------|--------------|----------------------------|------|-----------|
|      | NO HORARIO ATE 10M (1) | 11 A 60M (2) | + 60M NO HORARIO (2) | % SOBRE O TOTAL DE VIAGENS | ATE 10M (1)           | 11 A 16M (2) | % SOBRE O TOTAL DE VIAGENS |      |           |
| 1978 | 79                     | 13.4         | 6.9                  | 1                          | 82.7                  | 8.4          | 8.4                        | 8.4  | 1.4       |
| 1979 | 65                     | 23           | 11                   | 1                          | 67.5                  | 13.5         | 17.6                       | 17.6 | 1.4       |
| 1980 | 65.7                   | 23           | 10.1                 | 1.2                        | 70.7                  | 11.7         | 15.7                       | 15.7 | 1.9       |
| 1981 | 0                      | 91.6         | 7                    | 1.4                        | 0                     | 84.2         | 14.5                       | 14.5 | 1.3       |
| 1982 | 78.3                   | 16           | 4                    | 1.7                        | 84                    | 8.3          | 6.3                        | 6.3  | 1.4       |

FONTE: RFFSA - RELATORIO DE ATIVIDADE - SR4

NOTAS: (1) NO EXERCÍCIO DE 1981 A COMPANHIA APRESENTOU AGREGADAMENTE OS ITENS "NO HORARIO" E "ATE 10M"

(2) NO EXERCÍCIO DE 1982 OS PERCENTUAIS CORRESPONDEM AOS PERÍODOS "DE 10M A 30M" E "+ DE 30M"

## TABELA 14

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
ATENDIMENTO A INTERRUPTÃO DE TRAFEGO NOS SUBURBIOS DA RFFSA

1978/83

| CAUSAS                          | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| DEFEITO NA REDE AEREA           | 41   | 70   | 80   | 38   | 24   | 39   |
| DEFEITO NA SINALIZAÇÃO          | 25   | 50   | 85   | 49   | 34   | 39   |
| DEFEITO NAS COMUNICAÇÕES        | 3    | 0    | 2    | 10   | 3    | 1    |
| DEFEITO NA VIA PERMANENTE       | 0    | 0    | 3    | 3    | 15   | 12   |
| DEFEITO NA TRACÇÃO              | 183  | 233  | 523  | 163  | 78   | 123  |
| FALTA DE ENERGIA                | 0    | 4    | 21   | 7    | 3    | 2    |
| QUEDA DE BARREIRA NA VIA FERREA | 5    | 4    | 5    | 2    | 0    | 2    |
| OBJETO ESTRANHO NAS AGULHAS     | 44   | 52   | 29   | 24   | 5    | 3    |
| OBJETO ESTRANHO NA LINHA        | 7    | 14   | 16   | 31   | 14   | 8    |
| ENCHENTE                        | 11   | 23   | 27   | 11   | 14   | 23   |
| DESILIZAMENTO DE ATERROS        | 0    | 2    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| SOMAS                           | 339  | 452  | 791  | 338  | 190  | 252  |

FONTE: RFFSA - RELATORIO DE ATIVIDADE - SR4

## TABELA 15

REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO  
ACIDENTES NOS SUBURBIOS DA RFFSA

1979/83

| ACIDENTES E DESASTRES                    | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| ATROPELAMENTO COM MORTE                  | 110  | 101  | 117  | 103  | 93   | 104  |
| ATROPELAMENTO COM FERIMENTO              | 48   | 72   | 61   | 95   | 87   | 82   |
| QUEDA DO TREM COM MORTE                  | 3    | 2    | 14   | 7    | 4    | 18   |
| QUEDA DO TREM COM FERIMENTO              | 16   | 33   | 48   | 139  | 105  | 127  |
| ACIDENTE PESSOAL COM MORTE               | 0    | 1    | 2    | 1    | 2    | 1    |
| ACIDENTE PESSOAL COM FERIMENTO           | 236  | 281  | 299  | 239  | 219  | 256  |
| DESCARRILAMENTO COM VITIMA               | 1    | 7    | 0    | 2    | 2    | 2    |
| DESCARRILAMENTO SEM VITIMA               | 110  | 120  | 137  | 81   | 37   | 67   |
| CHOQUE DE TRENS COM VITIMA               | 2    | 1    | 4    | 13   | 2    | 3    |
| CHOQUE DE TRENS SEM VITIMA               | 2    | 2    | 3    | 3    | 3    | 3    |
| ABALROAMENTO DE TREM COM VITIMA          | 5    | 9    | 3    | 2    | 4    | 8    |
| ABALROAMENTO DE TREM SEM VITIMA          | 9    | 7    | 12   | 7    | 7    | 7    |
| COLISAO DE VEICULOS PROPRIOS DA FERROVIA | 49   | 32   | 44   | 68   | 73   | 60   |
| ATROPELAMENTO DE ANIMAL                  | 0    | 5    | 5    | 9    | 8    | 16   |
| INCENDIO SEM VITIMA                      | 31   | 24   | 33   | 33   | 15   | 26   |
| ENCONTRO DE CADAVER                      | 0    | 1    | 6    | 14   | 6    | 9    |
| SOMAS                                    | 622  | 698  | 808  | 816  | 667  | 789  |

FONTE: RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE - SRA

Em 1977, após ter avaliado indicadores desse tipo, um estudo governamental concluiu que "enfim, acidentes bastante sérios, bem como sobrecargas excessivas criam nos passageiros um sentimento de insegurança que tem suas razões de ser". (191)

Outro indicador da má qualidade dos serviços de subúrbio é a ausência de integração física, operacional e tarifária entre as duas companhias que operam os 269 quilômetros do sistema na Grande São Paulo. Como vimos, isso resulta na incomunicabilidade dos fluxos de transportes do setor oeste para os demais setores da metrópole.

Cabe destacar, finalmente, que a revolta popular contra os trens de subúrbio paulista que, como vimos, foi uma constante no período 1974/84, sobretudo no sistema do governo federal, é um dos fatos mais indicativos das precárias condições da prestação desse serviço.

## 2.7 - AS PRECÁRIAS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE POR ÔNIBUS

A inexistência de um sistema de massas compatível com as necessidades de uma metrópole do porte de São Paulo acarreta a sobrecarga do sistema de ônibus que, como vimos, responde por mais de dois terços do volume total de viagens. Com isso, nas horas de pico, a qualidade dos serviços prestados por ônibus é bastante insatisfatória, sendo caracterizada por baixas velocidades comerciais - em razão da saturação dos corredores de transporte devido ao excessivo volume de ônibus e automóveis que nelas trafegam - superlotação dos veículos e filas. Infelizmente, não foi possível qualificar e quantificar com rigor esses aspectos, em razão da indisponibilidade de estudos específicos sobre as condições do transporte por ônibus na Grande São Paulo.

---

(191) MT/RFSA. Plano Diretor de Remodelação e Modernização do Sistema Ferroviário de Subúrbio da Grande São Paulo, op. cit., p. 16.

## 2.8 - O ELEVADO CUSTO DO TRANSPORTE NO ORÇAMENTO DOMÉSTICO

A despeito da má qualidade do serviço prestado, nota-se a tendência de elevação dos custos do transporte coletivo para o usuário. A tarifa tem evoluído em níveis superiores aos demais índices de variação de preço e, em consequência, tem aumentado a participação desse item de despesa no orçamento doméstico da família de baixa renda. É o que se conclui da análise das informações comentadas a seguir:

- a Tabela 16 apresenta uma comparação entre a evolução das tarifas de ônibus, metrô e trens de subúrbio e as do Índice Geral de Preços - IGP, Índice de Custo de Vida - ICV/SP e salário mínimo real, em São Paulo, no período 1974/83. Tomando-se 1974 como ano-base e acompanhando-se as variações desses índices até 1983, pode-se notar que, nesse período, a elevação da tarifa de ônibus foi mais de dois terços superior à do ICV-SP, 45% acima do aumento do salário mínimo e cerca de um quarto superior ao incremento registrado no IGP;
- a tarifa do metrô evoluiu em nível superior à do ônibus e dos índices econômicos apresentados na Tabela. Contudo, é preciso ressaltar que em 1974 - ano-base considerado para as comparações da Tabela - a tarifa do metrô era 123% superior à do ônibus (ver Tabela 17). A partir desse ano a tarifa do metrô evoluiu a taxas relativamente menores que a do ônibus até equiparar-se a ela no final de 1982.

Na verdade, apenas a evolução das tarifas dos trens de subúrbio deu-se em ritmo inferior às tarifas dos demais módulos e aos índices econômicos considerados. É importante ressaltar que em valores absolutos a tarifa dos subúrbios tem correspondido a cerca de um terço das tarifas do metrô e do ônibus.

Os dados da Tabela 18 mostram que o gasto mensal com transporte coletivo em São Paulo para os usuários que viajavam de ônibus e tomavam apenas duas conduções diárias (ida-volta/50 tari-

TABELA 16

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

EVOLUÇÃO DO ÍNDICE GERAL DE PREÇOS, ÍNDICE DO CUSTO DE VIDA,  
SALÁRIO MÍNIMO NOMINAL E TARIFFAS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

1972/83

(EM NÚMEROS ÍNDICES - 1974=100)

| ANOS | ÍNDICE GERAL DE PREÇOS | ÍNDICE DO CUSTO DE VIDA | SALÁRIO(1) MÍNIMO NOMINAL | TARIFFAS(1) |          |         |
|------|------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------|----------|---------|
|      |                        |                         |                           | ÔNIBUS      | FERROVIA | METRO   |
|      | (IGP)                  | (IPC-SP)                |                           |             |          |         |
| 1972 | 67.64                  | 69.31                   | 71.52                     | 68.65       | 94.34    | --      |
| 1973 | 77.71                  | 60.00                   | 85.70                     | 79.10       | 94.34    | --      |
| 1974 | 100.00                 | 100.00                  | 100.00                    | 100.00      | 100.00   | 100.00  |
| 1975 | 127.56                 | 130.37                  | 135.36                    | 137.31      | 113.21   | 100.00  |
| 1976 | 180.62                 | 176.72                  | 174.14                    | 195.52      | 113.21   | 142.00  |
| 1977 | 257.67                 | 248.14                  | 279.73                    | 261.19      | 169.61   | 161.33  |
| 1978 | 357.33                 | 343.18                  | 396.62                    | 382.09      | 260.38   | 239.33  |
| 1979 | 550.12                 | 515.58                  | 602.84                    | 631.34      | 369.31   | 378.00  |
| 1980 | 1101.52                | 917.62                  | 1130.57                   | 1317.91     | 660.38   | 644.67  |
| 1981 | 2312.03                | 1795.29                 | 2294.43                   | 2885.07     | 1403.77  | 1255.33 |
| 1982 | 4518.68                | 3403.47                 | 4563.06                   | 5347.76     | 3003.77  | 2388.67 |
| 1983 | 11501.67               | 8016.87                 | 9787.16                   | 14179.10    | 6084.91  | 6333.33 |

FONTE: IBRE/FGV - CNTC/METRO/FEFASA

NOTA: (1) MÉDIA ANUAL PONDERADA

OBS: -- NÃO EXISTE

## TABELA 17

## MUNICIPIO DE SAO PAULO

EVOLUÇÃO DO INDICE GERAL DE PREÇOS, INDICF DO CUSTO DE VIDA,  
SALARIO MÍNIMO NOMINAL E TARIFAS DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO

1972/83

| ANOS | INDICE GERAL DE PREÇOS (IGP) | INDICE DO CUSTO DE VIDA (IPC-SP) | SALARIO MÍNIMO NOMINAL (EM CR\$ CORRENTES) | TARIFAS(1) |                |
|------|------------------------------|----------------------------------|--|------------|----------------|
|      |                              |                                  |  | ONIBUS     | FERROVIA METRO |
| 1972 | 26.25                        | 27.93                            | 254.40                                     | 0.46       | 0.50           |
| 1973 | 30.16                        | 32.24                            | 297.60                                     | 0.53       | 0.50           |
| 1974 | 38.81                        | 40.3                             | 355.20                                     | 0.67       | 0.53           |
| 1975 | 49.43                        | 52.54                            | 480.80                                     | 0.92       | 0.60           |
| 1976 | 70.1                         | 71.22                            | 689.60                                     | 1.31       | 0.60           |
| 1977 | 100                          | 100                              | 993.60                                     | 1.75       | 0.90           |
| 1978 | 138.7                        | 138.3                            | 1403.00                                    | 2.56       | 1.38           |
| 1979 | 213.5                        | 207.7                            | 2141.30                                    | 4.23       | 1.96           |
| 1980 | 427.5                        | 369.6                            | 4017.20                                    | 8.93       | 3.50           |
| 1981 | 897.3                        | 723.5                            | 6149.80                                    | 19.33      | 8.50           |
| 1982 | 1753.7                       | 1371.6                           | 16208.00                                   | 35.83      | 15.92          |
| 1983 | 4463.8                       | 3230.9                           | 34764.00                                   | 95.00      | 32.25          |

FONTE: IBRE/FGV - CNTC/METRO/FEFASA

NOTA: (1) MEDIA ANUAL PONDERADA

OBS: -- NAO EXISTE



fas) representava 5,9% do valor do salário mínimo em 1964 e passou a representar 13,7% em 1983; para os usuários que se utilizavam de quatro conduções diárias (100 tarifas) a participação do gasto com transporte em relação ao valor do salário mínimo passou de 11,9% em 1964, para 27,4% em 1983.

TABELA 18  
MUNICIPIO DE SÃO PAULO  
SALARIO MINIMO E TARIFAS DE ONIBUS  
1962/83

| ANOS | SALARIO<br>MINIMO<br>NOMINAL | TARIFA<br>DE<br>ONIBUS | GASTOS MENSAIS EM<br>TRANSP. COLETIVO/<br>SALARIO MINIMO |      |
|------|------------------------------|------------------------|--|------|
|      | (1)                          | (1)                    | (2)  | (3)  |
|      | (EM CR\$<br>CORR.)           | (EM CR\$<br>CORR.)     | (%)  | (%)  |
| 1962 | 13.22                        | 0.02                   | 7.6  | 15.2 |
| 1963 | 21.00                        | 0.03                   | 7.1  | 14.2 |
| 1964 | 42.00                        | 0.05                   | 5.9  | 11.9 |
| 1965 | 62.00                        | 0.09                   | 7.2  | 14.4 |
| 1966 | 81.00                        | 0.15                   | 9.2  | 18.4 |
| 1967 | 101.50                       | 0.19                   | 9.3  | 18.6 |
| 1968 | 125.50                       | 0.23                   | 9.2  | 18.4 |
| 1969 | 147.20                       | 0.28                   | 9.5  | 19   |
| 1970 | 176.80                       | 0.31                   | 8.8  | 17.6 |
| 1971 | 212.80                       | 0.42                   | 9.9  | 19.8 |
| 1972 | 254.40                       | 0.46                   | 9  | 18   |
| 1973 | 297.60                       | 0.53                   | 8.9  | 17.8 |
| 1974 | 355.20                       | 0.67                   | 9.4  | 18.8 |
| 1975 | 480.80                       | 0.92                   | 9.6  | 19.2 |
| 1976 | 689.60                       | 1.31                   | 9.5  | 19   |
| 1977 | 993.60                       | 1.75                   | 8.8  | 17.6 |
| 1978 | 1408.80                      | 2.56                   | 9  | 18   |
| 1979 | 2141.30                      | 4.23                   | 9.9  | 19.8 |
| 1980 | 4017.20                      | 8.83                   | 11   | 22   |
| 1981 | 8149.80                      | 19.33                  | 11.9   | 23.8 |
| 1982 | 16209.00                     | 35.83                  | 11   | 22   |
| 1983 | 34764.00                     | 95.00                  | 13.7   | 27.4 |

FONTE: CONJUNTURA ECONOMICA - IBRE/FGU  
CMTC/METRO/FEPA SA

NOTAS: (1) MEDIA ANUAL PONDERADA

(2) GASTOS MENSAIS 50 TARIFAS/MES

(3) GASTOS MENSAIS 100 TARIFAS/MES

Entre 1980/83 o item transporte foi o que apresentou um ritmo de crescimento mais elevado relativamente aos demais itens de despesas que compõem o Índice de Preços ao Consumidor da Classe de Renda Familiar Modal (renda mensal de dois a seis salários) construído pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE (Tabela 19).

Segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares, realizada pela FIPE, no período 1971/72 e 1981/82, a participação dos transportes nos gastos familiares passou de 4,19% para 7,65% nos grupos com renda de 0 a dois salários mínimos; de 6,40% para 11,51% nas famílias com renda entre dois a seis salários; de 10% para 18,55% nos extratos com renda familiar entre seis e 12 salários; e, finalmente, de 12,33% para 19,75% para as classes com renda entre 12 e 33 salários mínimos (Tabela 20).

## TABELA 19

## MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

## ÍNDICES DE PREÇOS AO CONSUMIDOR DA CLASSE DE RENDA FAMILIAR MODAL, POR ITEM DE DESPESA (1)

(BASE: MÉDIA MENSAL DE 1980 = 100)

| ANOS E MESES | TOTAL ALIMENTAÇÃO |        | HABITAÇÃO |       | DESPESAS PESSOAIS |        | VESTUÁRIO TRANSF. E |        | SAÚDE  |     | EDUCAÇÃO |     |
|--------------|-------------------|--------|-----------|-------|-------------------|--------|---------------------|--------|--------|-----|----------|-----|
|              | 100               | 100    | 100       | 100   | 100               | 100    | 100                 | 100    | 100    | 100 | 100      | 100 |
| 1980         | 100               | 100    | 100       | 100   | 100               | 100    | 100                 | 100    | 100    | 100 | 100      | 100 |
| 1981         | 195.7             | 192.6  | 185.4     | 185.4 | 208.3             | 190.9  | 218.2               | 211.1  | 218.1  |     |          |     |
| 1982         | 371               | 354.9  | 351.5     | 351.5 | 424.3             | 372.4  | 406.3               | 396.8  | 460.1  |     |          |     |
| JAN.         | 264.8             | 257    | 250.9     | 250.9 | 287.4             | 259.8  | 294.7               | 303.2  | 392    |     |          |     |
| FEV.         | 280.4             | 268    | 268       | 268   | 316.4             | 268.5  | 311.9               | 307.7  | 373.5  |     |          |     |
| MAR.         | 296.8             | 281.9  | 289.7     | 289.7 | 331.1             | 270.6  | 347.2               | 319.1  | 391.4  |     |          |     |
| ABR.         | 312.6             | 298.9  | 299.4     | 299.4 | 343.5             | 314.7  | 350.8               | 339.4  | 396.1  |     |          |     |
| MAYO         | 331.4             | 314.1  | 312.4     | 312.4 | 390               | 340.5  | 356.3               | 343.2  | 399.9  |     |          |     |
| JUN.         | 359.2             | 307.6  | 348.8     | 348.8 | 409               | 341.3  | 409                 | 396.5  | 430.8  |     |          |     |
| JUL.         | 383.2             | 371.8  | 364.4     | 364.4 | 421.6             | 367.1  | 437.3               | 408.7  | 442.8  |     |          |     |
| AGO.         | 407.4             | 388.6  | 384       | 384   | 480.9             | 398.9  | 440.4               | 421.5  | 545.2  |     |          |     |
| SET.         | 422.1             | 403.6  | 396.1     | 396.1 | 498.3             | 433.9  | 445.1               | 430.2  | 552.7  |     |          |     |
| OUT.         | 437.5             | 417.6  | 411.4     | 411.4 | 515.3             | 468.9  | 452                 | 444.9  | 561.1  |     |          |     |
| NOV.         | 461               | 442    | 437.9     | 437.9 | 533.2             | 479.3  | 479.4               | 475.8  | 564.7  |     |          |     |
| DEZ.         | 495.9             | 477.9  | 457.5     | 457.5 | 565.4             | 509.9  | 552.5               | 551.4  | 570.9  |     |          |     |
| 1983         | 873.9             | 954.2  | 717       | 717   | 940               | 705    | 971.9               | 925.9  | 978    |     |          |     |
| JAN.         | 531.5             | 518.7  | 493.5     | 493.5 | 604.8             | 489    | 605.8               | 582.5  | 593.5  |     |          |     |
| FEV.         | 574.5             | 564    | 515.2     | 515.2 | 675.5             | 505.3  | 663.9               | 617.5  | 756.2  |     |          |     |
| MAR.         | 631.3             | 633    | 590.4     | 590.4 | 717.9             | 593.9  | 731.6               | 705.9  | 811.9  |     |          |     |
| ABR.         | 671.7             | 684    | 576.7     | 576.7 | 746.9             | 617.6  | 766.3               | 740.5  | 817.1  |     |          |     |
| MAYO         | 705               | 708.8  | 627.7     | 627.7 | 774.1             | 636.9  | 807.4               | 780    | 838    |     |          |     |
| JUN.         | 788               | 807.4  | 668.5     | 668.5 | 892.5             | 685.3  | 943.7               | 872.2  | 876.1  |     |          |     |
| JUL.         | 886.9             | 953.3  | 734.9     | 734.9 | 977.1             | 673.8  | 1028.7              | 911.6  | 1027.8 |     |          |     |
| AGO.         | 951.9             | 1304.6 | 785.9     | 785.9 | 1032.4            | 703.5  | 1064.2              | 1020.2 | 1142.9 |     |          |     |
| SET.         | 1060.7            | 1225.9 | 831.9     | 831.9 | 1083.2            | 785.9  | 1148.9              | 1071.1 | 1148.4 |     |          |     |
| OUT.         | 1162.3            | 1393.4 | 884.9     | 884.9 | 1154.1            | 861    | 1159.1              | 1201.8 | 1201.8 |     |          |     |
| NOV.         | 1213.4            | 1429.3 | 929.8     | 929.8 | 1264              | 926.8  | 1200.5              | 1296.7 | 1214.8 |     |          |     |
| DEZ.         | 1309.2            | 1498.3 | 1005      | 1005  | 1358              | 1039.3 | 1528.2              | 1371.2 | 1228   |     |          |     |

FONTE: FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS - FIPE

NOTA: (1) RENDA MENSAL DE 2 A 6 SALÁRIOS MÍNIMOS.

TABELA 20

DEZ ANOS NA VIDA DO PAULISTANO

COMPARAÇÃO ENTRE OS GASTOS FAMILIARES EM 1971/72 E 1981/82

| GRUPOS E SUBGRUPOS          | DE 0 A 2 S.M. |         | DE 2 A 6 S.M. |         | DE 6 A 12 S.M. |         | (EM %)  |         |
|-----------------------------|---------------|---------|---------------|---------|----------------|---------|---------|---------|
|                             | 1971/72       | 1981/82 | 1971/72       | 1981/82 | 1971/72        | 1981/82 | 1971/72 | 1981/82 |
| 1- ALIMENTAÇÃO GERAL        | 53.94         | 48.48   | 43.54         | 40.99   | 36.94          | 33.42   | 27.65   | 27.61   |
| 1A- ALIM. NO DOMICILIO      | 52.55         | 44.99   | 40.26         | 36.22   | 33.38          | 26.29   | 23.0    | 18.18   |
| 1B- ALIM. FORA DO DOMICILIO | 1.39          | 3.49    | 3.28          | 4.76    | 3.56           | 7.14    | 3.85    | 9.43    |
| 2- HABITAÇÃO                | 23.53         | 18.33   | 22.69         | 20.07   | 22.45          | 17.77   | 22.79   | 18.83   |
| 3- DESPESAS PESSOAIS        | 10.39         | 18.78   | 13.56         | 16.75   | 14.39          | 16.49   | 13.95   | 15.4    |
| 4- VESTUÁRIO                | 1.68          | 2.83    | 6.4           | 4.98    | 6.27           | 5.55    | 6.88    | 5.7     |
| 5- TRANSPORTES              | 4.19          | 7.65    | 6.4           | 11.51   | 10             | 18.55   | 12.33   | 19.75   |
| 6- SAÚDE                    | 5             | 3.16    | 5.32          | 3.87    | 5.84           | 4.94    | 9.24    | 6.08    |
| 7- EDUCAÇÃO                 | 1.28          | .76     | 2.09          | 1.93    | 4.11           | 3.28    | 7.15    | 6.63    |

FONTE: FIPE - FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONOMICAS - PESQUISA DE ORÇAMENTOS FAMILIARES DE 71/72 E 81/82.

OBS: OS PERCENTUAIS ORIGINAIS TEM QUATRO CASAS DECIMAIS, AO PASSO QUE OS APRESENTADOS NESTA TABELA FORAM AR-  
REDONDADOS, O QUE EXPLICA, EVENTUALMENTE, UM TOTAL SUPERIOR A 100.

---

CONCLUSÃO

NOTAS PRELIMINARES ACERCA DOS DILEMAS DO REORDENAMENTO DA  
AÇÃO GOVERNAMENTAL EM TRANSPORTES COLETIVOS URBANOS

O resgate da chamada "dívida social" é um dos "compromissos fundamentais e impostergáveis" assumidos perante a sociedade brasileira pelo atual Governo de transição democrática.

Cumprilo, contudo, requer o enfrentamento de questões estruturais bastante complexas.

Está condicionado, em primeiro lugar, pelo conteúdo que assumirá o processo de democratização da sociedade brasileira, o que envolve um conjunto de reformas que conduzam ao fortalecimento efetivo dos instrumentos de representação.

A construção de uma sociedade mais justa depende, em segundo lugar, das possibilidades de implementação de uma política econômica que, além de resgatar questões estruturais historicamente adiadas - como a distribuição mais igualitária da renda e dos frutos da industrialização -, promova a retomada do desenvolvimento econômico e eleja o social como prioridade.<sup>(1)</sup>

Se correto o argumento desenvolvido nesta dissertação, a promoção da justiça social não pode prescindir, em terceiro lugar, de transformações profundas na forma particular assumida pela intervenção governamental no conjunto dos setores sociais no período 1964/84, o que implica, a meu juízo, o enfrentamento dos três seguintes pontos complexos, polêmicos e decisivos.

- Primeiro Ponto:

Revisar o princípio da auto-sustentação financeira que

---

OBS.: Para o desenvolvimento deste tópico, beneficiei-me de algumas idéias contidas no seguinte trabalho: SILVA, Pedro L. B. e FAGNANI, Eduardo. Dilemas da política social na transição democrática. 'Paper' apresentado ao Encontro da ANPOCS, outubro/1985, Águas de São Pedro - SP.

(1) Consulte-se a respeito BRAGA, José C. A política econômica e a política social: o papel do setor público. FUNDAP, São Paulo, 1983, mimeo; BRAGA, José C. A necessidade de uma nova política econômica. Folha de S. Paulo 12 de maio de 1985; TAVARES, Maria C. e LESSA, Carlos. A política econômica em questão: uma discussão crítica e de alternativas, in A Economia Política da Crise. VOZES/ACHIAMÉ, Rio de Janeiro, 1982.

preside as decisões de financiamento no campo social. Isso envolve necessariamente a aplicação de recursos orçamentários em programas urgentes do ponto de vista social, ainda que não-rentáveis da ótica empresarial e bancária. Por sua vez, esse processo deve ser pensado no bojo de uma ampla reforma na atual estrutura tributária nacional, o que, igualmente, envolve questões políticas e econômicas complexas, a saber:

- Qual o espaço existente para a revisão efetiva do atual sistema tributário nacional, de modo a reduzir sua regressividade e ao mesmo tempo garantir recursos adicionais, potencializadores do gasto social?
- Quais as possibilidades de se privilegiar o gasto social na distribuição do "bolo" tributário?
- Como garantir a contribuição financeira dos Municípios e Estados - ao que parece, os beneficiários maiores da reforma tributária de emergência em gestação - nos programas sociais considerados prioritários pela sociedade, em âmbito nacional?

No caso específico que estamos analisando, uma das condições fundamentais para que isso ocorra é que seja redefinida a forma de articulação do setor de transportes à dinâmica do processo econômico e, mais do que isso, que nessa redefinição sejam também contemplados os requisitos de obtenção de maior equidade social.

Essa redefinição depende de que direção tomará o reordenamento da estrutura industrial brasileira. Toca-se, assim, parcialmente, no "núcleo da questão industrial", que consiste em saber "qual é o destino alternativo da atual estrutura industrial?" Ou ainda: "quais os novos setores que constituirão o núcleo tecnológico dinâmico capaz de possibilitar à indústria acompanhar o novo padrão internacional já em curso?".<sup>(2)</sup>

(2) TAVARES, Maria da C. e LESSA, Carlos, op. cit., página 136.

Dentre as alternativas possíveis desse reordenamento, é preciso avaliar quais as perspectivas que se colocam à emergência de uma articulação da política industrial em gestação com o setor de transportes, que seja solidária à transformação da matriz dos transportes no sentido de se privilegiar efetivamente o transporte coletivo urbano no tráfego de passageiros.

Em termos mais objetivos, isso se traduziria na ampliação do espaço ocupado por esse setor no âmbito da política nacional dos transportes. Como se procurou mostrar neste trabalho, esse espaço foi nulo até 1974 e relativamente restrito a partir de então.

Mais concretamente ainda, o aumento da importância relativa dos transportes coletivos urbanos no âmbito da política nacional dos transportes se expressaria, de fato, pela constituição de um novo padrão de gasto público que fosse compatível ao atendimento das necessidades existentes nesse campo.

É preciso chamar a atenção para a magnitude dos recursos requeridos, tendo-se em vista, por um lado, o atual déficit de serviços existente no setor, acumulado ao longo de décadas em que esteve marginalizado no âmbito da agenda governamental num contexto de crescimento urbano acelerado; por outro lado, "enfrentar" efetivamente o déficit qualitativo e quantitativo existente neste setor implica desenvolver necessariamente programas de transporte de massa como metrô e trem de subúrbio, o que, como se sabe, requer altas imobilizações de capital que propiciam retornos a longo prazo; cabe lembrar, ainda, o elevado grau de endividamento das empresas de transporte coletivo urbano - sejam as federais, sejam as estaduais - decorrente em grande medida da utilização dessas empresas enquanto instrumentos da política cambial do Governo.

Logo, a constituição de uma articulação entre a política econômica e o setor dos transportes que seja solidária aos requisitos de obtenção de equidade social, implica, em última instância, a montagem de uma base financeira que permita a canali-



zação de recursos de forma sistemática, previsível e em magnitude compatível com as carências constatadas na oferta de serviços de transportes coletivos urbanos.

Esse ponto é central. Não se poderá resgatar déficits crônicos existentes nestes campos com a atual estrutura de financiamento baseada fundamentalmente em empréstimos externos e internos ou, ainda, em recursos provenientes das esferas de governo mais penalizadas pela estrutura tributária vigente.

Uma das alternativas que se apresentam é o retorno da antiga estrutura de recursos fiscais legalmente vinculados ao setor de transportes, desde que ajustada, obviamente, aos objetivos que estamos enfatizando. Isso, por sua vez, remete à complexa questão - salientada há pouco - de se saber quais as possibilidades que se colocam à reestruturação do atual sistema tributário nacional, no sentido de torná-lo mais equânime no que se refere tanto à arrecadação dos tributos quanto à sua distribuição.

- Segundo Ponto:

Revisar a forma centralizada de intervenção, de modo a ampliar a participação da sociedade civil, em sentido amplo, e dos demais níveis de governo na eleição e hierarquização das questões socialmente prioritárias, bem como nos processos decisórios de formulação, implementação e gestão das políticas sociais.

Trata-se, efetivamente, de uma tarefa complexa que envolve questões cujo melhor encaminhamento não nos parece ainda claro, tais como:

- Como rever esse violento processo de centralização na gestão das políticas sociais, sem, todavia, perder a capacidade de planejar, coordenar e articular ações de governo de caráter nacional?
- Qual a melhor forma de articulação das ações das diferentes esferas de governo (União, Estado e Municípios) na formulação, implementação e gestão da política social?

- Quais as alternativas que se colocam à "descentralização" da política social? Qual o alcance e os limites desses processos?
- Como promover a democratização dos processos decisórios de formulação, implementação e gestão das políticas sociais, sem cair no limite oposto da pulverização e segmentação das ações governamentais, que, muitas vezes, como no passado, podem levar à inércia administrativa e ao clientelismo particularizado?

No caso dos transportes coletivos urbanos, essa operação de centralização do processo decisório tem uma especificidade que se constitui numa agravante adicional: trata-se do fato de que essa centralização se deu ao nível de instâncias burocráticas responsáveis pela condução das políticas energética e monetária do Governo que, obviamente, orientam suas ações prioritárias segundo objetivos alheios à locomoção das pessoas nas cidades. Verifica-se, por corolário, a marginalização, no processo decisório, de questões afetas ao transporte urbano até mesmo de instâncias do Governo Federal, como o Ministério dos Transportes e a EBTU, bem como das demais esferas de governo e da sociedade civil em sentido amplo.

Como se procurou mostrar neste trabalho, essa especificidade dos transportes coletivos urbanos decorreu do fato de que a ampliação dos graus de centralidade política desse setor na agenda do Governo Federal foi condicionada fundamentalmente por sua utilização enquanto instrumento de transformação da matriz energética, por um lado, e das políticas monetária e cambial do Governo, por outro, num contexto de recrudescimento de conjuntura recessiva, administrada por política econômica de cunho ortodoxo e contencionista.

Como dissemos, esse fato parece ter colocado sérios limites ao alcance e à efetividade social da política federal para os transportes coletivos urbanos, uma vez que, apenas residualmente, sua formulação obedeceu a variáveis específicas de locomoção urbana.

Ocorre que, nem sempre, a melhor alternativa do ponto de vista da racionalização do uso dos combustíveis ou, então, que vise a desafogar a pressão sobre as contas externas do País representa também a melhor opção no sentido de se atender às necessidades de locomoção de passageiros nas cidades.

Espera-se, assim, que, no atual Governo de transição democrática, a problemática dos transportes coletivos urbanos seja incluída no elenco das questões prioritárias no campo social, em razão, sobretudo, das precárias condições de viagem a que está submetida parcela significativa da população brasileira. Impõe-se, nesse sentido, a necessidade de se reverter o enfoque básico que tem prevalecido e orientado a hierarquização das prioridades de investimento no setor. Mais especificamente, espera-se pela definição de uma política nacional de transportes coletivos que seja ampla, clara, objetiva e portadora de recursos financeiros e institucionais compatíveis com a magnitude dos problemas existentes e que, ademais, se oriente prioritariamente por objetivos e necessidades específicas de locomoção de pessoas nas cidades. É claro que, ao fazê-lo, estar-se-á simultaneamente atendendo aos requisitos colocados pela transformação da matriz energética.

É preciso, além disso, buscar fórmulas que tornem possível a ampliação do acesso da sociedade civil e das demais esferas de governo aos processos decisórios de hierarquização dos programas prioritários, formulação, implementação e gestão de políticas de governo implementadas nesse campo.

No caso dos transportes coletivos urbanos, esse processo envolve a constituição de um marco institucional adequado para o setor. Como se procurou mostrar anteriormente, a EBTU - criada para ser o órgão central do SNTU e entidade promotora da política nacional dos transportes urbanos - não teve, efetivamente, poder político reconhecido e suficiente para fazer cumprir essas atribuições precípuas que lhe competem.

- Terceiro Ponto:

Buscar mecanismos de representação política que permitam maior transparência dos processos decisórios de governo, de modo a minimizar os efeitos nefastos da privatização das políticas públicas, sem procurar versões apressadas de "participação" que, na verdade, podem estar significando a estruturação do corporativismo estatal.

Assim como a questão anterior, o avanço das formas de representação da sociedade brasileira dependerá, sobretudo, do alcance que terá o processo de democratização em curso.

---

BIBLIOGRAFIA

- /3
- ABRANCHES, S.H.-THE DIVIDED, LEVIATHAN; STATE AND ECONOMIC POLICY FORMATION IN AUTHORITARIAN BRAZIL  
CORNELL, 1978, MIMEO
  - ABRANCHES, SERGIO E DAIN, SULAMIS-A EMPRESA ESTATAL NO BRASIL: PADROES ESTRUTURAIS E ESTRATEGIA DE AÇÃO  
FINEP, RIO DE JANEIRO, 1978, MIMEO
  - ANDRADE, REGIS.-POLITICA SOCIAL E NORMALIZACAO INSTITUCIONAL  
SAO PAULO, 1980, MIMEO
  - BARAT, JOSEF-A EVOLUCAO DOS TRANSPORTES NO BRASIL  
FIBGE/IPEA, RIO DE JANEIRO, 1978
  - BELLUZZO, LUIZ G. E CARDOSO DE MELLO, JOAO M.-REFLEXOES SOBRE A CRISE  
IN DESENVOLVIMENTO DO CAPITALISMO NO BRASIL-ENSAIOS SOBRE A CRISE, VOL 1.  
EDITORA BRASILIENSE, SAO PAULO, 1982
  - BELLUZZO, LUIZ, G.-UM ESTUDO SOBRE A CRITICA DA ECONOMIA POLITICA  
EDITORA BRASILIENSE, SAO PAULO 1981
  - BERRINI JR, LUIZ CARLOS--O METROPOLITANO DE SAO PAULO  
REV. ENGENHARIA, SAO PAULO, N.260, FEVEREIRO DE 1965
  - BRAGA, JOSE C.-A POLITICA E A POLITICA ECONOMICA: O PAPEL DO SETOR PUBLICO.  
FUNDAP, SAO PAULO, 1983, MIMEO.
  - BRAGA, JOSE C. E AGUIAR, ANTONIO E.-OS TRANSPORTES NA POLITICA ECONOMICA 1954/79  
I SEMINARIO LATINO-AMERICANO DE POLITICAS PUBLICAS. FUNDAP/CLACSO, SAO PAULO, DEZ 1974
  - BRAGA, J. C., E GOES DE PAULA, S.-SAUDE E PREVIDENCIA, ESTUDOS DE POLITICA SOCIAL  
SAO PAULO CEBES -HUCITEP, 1981
  - BRAGA, JOSE C.-OS ORÇAMENTOS ESTATAIS E A POLITICA ECONOMICA  
IN DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL-ENSAIOS SOBRE A CRISE, VOL 1.  
BRASILIENSE, SAO PAULO, 1981
  - BRAGA, ROBERTO SATURNINO-A UTILIZACAO DO TRANSPORTE FERROVIARIO NO BRASIL.  
RAP/FGV, VOL 8, N.1, JAN/MAR 1974
  - BRANCO, ADRIANO M.-O TROLEIBUS E AS TENDENCIAS MODERNAS DE TRANSPORTES COLETIVOS SOBRE PNEUMATICA  
IN ENGENHARIA, N.412 SAO PAULO DEZEMBRO DE 1978
  - BORBA, FREDERICO DE A.-INTEGRACAO DOS TRANSPORTES FERROVIARIOS METROPOLITANOS  
MINISTERIO DOS TRANSPORTES, RIO DE JANEIRO, 1971
  - CARDOSO DE MELLO, JOAO MANUEL.-CAPITALISMO TARDIO  
EDITORA BRASILIENSE, SAO PAULO, 1982
  - CONSELHO DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL.-EXPOSICAO DE MOTIVOS N.10/75-CDS-EM 10 DE SETEMBRO DE 1975
  - CORREIO PAULISTANO- VARIOS ARTIGOS
  - COUTINHO, LUCIANO- SETOR PRODUTIVO ESTATAL: AUTONOMIA E LIMITES  
ENSAIOS DE OPINIAO, RIO DE JANEIRO, INUBIA, 1977
  - COUTINHO, L. E BELLUZZO, G.-POLITICA ECONOMICA, INFLEXOES E CRISE: 1974/81  
IN DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL-ENSAIOS SOBRE A CRISE, VOL 1  
BRASILIENSE, SAO PAULO, 1982

- CRUZ, PAULO DAVIDOFF-DIVIDA EXTERNA E POLITICA ECONOMICA  
BRASILIENSE, SAO PAULO, 1982
- DALRIMPLE- O TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICIPIO DE SAO PAULO  
SAO PAULO, 1982
- DIARIO DA NOITE- VARIOS ARTIGOS
- FAGNANI, EDUARDO E SILVA, PEDRO LUIS B.-DILEMAS DA POLITICA SOCIAL NA TRANSICAO DEMOCRATICA  
PAPER APRESENTADO AO ENCONTRO DA ANPOCS, OUTUBRO/1985, AGUAS DE SAO PEDRO-SP.
- FEPASA- A REMODELACAO DO SERVICO DE SUBURBIO. ANALISE DAS OPCOES BASICAS. SOLUCOES RECOMENDADAS. PLANO DE EMERGENCIA  
CONSORCIO ENGEVIX-SOFRE RAIL. SAO PAULO, 1974
- FERNANDES, ANTONIO S.-O TREM METROPOLITANO DE SAO PAULO  
TEXTO APRESENTADO NA ASSEMBLEIA GERAL DA ALAF, 1983, NIMEO
- FERRAZ, NORBERTO F. DO V.-A FERROVIA E O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NAS REGIÕES METROPOLITANAS  
IN ENGENHARIA, N.401, SAO PAULO, OUTUBRO/NOVEMBRO DE 1977
- FERRAZ, NORBERTO F. DO V.-SUBURBIO DE SAO PAULO: DOIS ANOS DE OPERACAO E SERVICO MODERNIZADO  
IV CONGRESSO DA ANTP, RECIFE, ABRIL DE 1981
- FOLHA DA MANHA- VARIOS ARTIGOS
- FOLHA DA NOITE- VARIOS ARTIGOS
- FOLHA DE SAO PAULO- VARIOS ARTIGOS
- GAZETA MERCANTIL- VARIOS ARTIGOS
- GEGRAN-PONTOS DE ESTRANGULAMENTO, DEFINICAO DE OBJETIVOS E CRITERIOS BASICOS PARA ESTABELECIMENTO DE PRIORIDADES  
SAO PAULO, 1969, VOL.1
- GEGRAN-PONTOS DE ESTRANGULAMENTO, DEFINICAO DE OBJETIVOS E CRITERIOS BASICOS PARA ESTABELECIMENTO DE PRIORIDADES  
VOL.2. ESTUDO DO SISTEMA BASICO DE TRANSPORTES DA GRANDE SAO PAULO.  
MONITOR, SAO PAULO, 1969
- HOCHTIEF-MONTREAL-DECONSULT-SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES RAPIDOS COLETIVOS DA CIDADE DE SAO PAULO  
ESTUDOS SOCIO-ECONOMICOS DE TRAFEGO E VIABILIDADE ECONOMICO FINANCEIRA, VOL.1. SAO PAULO 19.
- JORNAL DA TARDE- VARIOS ARTIGOS
- JORNAL DO BRASIL- VARIOS ARTIGOS
- KASSAB, PEDRO-PLANO DE INVESTIMENTO PARA O PROGRAMA DE TROLEIBUS DE SAO PAULO  
CMTC, SAO PAULO, 1980, NIMEO
- LEAO, MARIO LOPES-O TRANSPORTE METROPOLITANO DE SAO PAULO HOJE  
EMPLASA, SAO PAULO, MARCO DE 1980, NIMEO
- LEAO, MARIO LOPES-O METROPOLITANO DE SAO PAULO  
MONOGRAFIA APRESENTADA AO INSTITUTO DE ENGENHARIA, SAO PAULO, 1943
- LEAO, MARIO LOPES-O TRANSPORTE COLETIVO EM SAO PAULO  
CONFERENCIA REALIZADA NO INSTITUTO DE ENGENHARIA EM 31 DE JULHO DE 1946  
IN ENGENHARIA ANO V, VOL V., SETEMBRO DE 1946
- LESSA, CARLOS.-QUINZE ANOS DE POLITICA ECONOMICA  
IFCH-UNICAMP/BRASILIENSE, N.4, 1975
- LESSA, CARLOS.-A ESTRATEGIA DE DESENVOLVIMENTO. 1974-1978- SONHO E FRACASSO.  
TESE APRESENTADA A FACULDADE DE ECONOMIA E ADMINISTRACAO DA UFRJ PARA CONCURSO DE PROFESSOR TITULAR  
RIO DE JANEIRO, 1978
- LIMA, OLIVER H SALLES DE.-O PAPEL DA FERROVIA NO TRANSPORTE DE MASSAS  
FEPASA, SAO PAULO, JULHO DE 1977, NIMEO
- LORCH, WOLTES.-TRANSPORTE RODOVIARIO NO BRASIL: AS PERSPECTIVAS OPERACIONAL E ORGANIZACIONAL  
RAP/FBV, VOL.8, N.1, JAN/MAR 1974

- MAIA, PRESTES-ANTEPROJETO PARA UM SISTEMA DE TRANSPORTE RAPIDO PARA SAO PAULO.  
PMSP, SAO PAULO, 1956 PUBLICADO NA REVISTA ENGENHARIA, OUTUBRO DE 1956
- MARTINS, CARLOS E.-A EVOLUCAO DO AUTORITARISMO E A TRANSICAO PARA A DEMOCRACIA  
TESE DE DOUTORADO FFCLH/USP. SAO PAULO, 1981, Mimeo
- MARTINS, C.E.-CAPITALISMO DE ESTADO E MODELO POLITICO NO BRASIL  
GRAAL, RIO DE JANEIRO, 1977
- MASTROBUONO, MARCO-O METROPOLITANO DE SAO PAULO  
IN ENGENHARIA, N.298, ABRIL, 1968
- HELLO, FERNANDO H. DE E FONSECA, EDUARDO G. DA-PROALCOOL, ENERGIA E TRANSPORTES  
ESTUDOS ECONOMICOS-FIPEA/PIONEIRA, SAO PAULO, 1981
- HELLO, CARLOS CORDEIRO DE.-SISTEMA MARITIMO PORTUARIO-ESTRATEGIA DE AMPLIACAO DO MERCADO EXTERNO  
RAP/FGV, VOL.8., N.1., JAN/MAR 1974
- MINISTERIO DOS TRANSPORTES-PROGRAMA DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS PARA ECONOMIA DE COMBUSTIVEIS-MEDIDAS DE CURTO PRAZO  
EXPOSICAO DO MINISTRO ELISEU RESENDE, BRASILIA, 7 DE FEVEREIRO DE 1980
- MINISTERIO DOS TRANSPORTES-TRANSPORTES ALTERNATIVOS PARA ECONOMIA DE COMBUSTIVEIS  
REVISTA DOS TRANSPORTES PUBLICOS-ANTP, ANO 2 DEZEMBRO DE 1979 N.6
- MINISTERIO DOS TRANSPORTES-A CONTRIBUICAO DOS USUARIOS DO SISTEMA RODOVIARIO  
GEIPOT, BRASILIA, VOL.1, 1983
- MINISTERIO DOS TRANSPORTES-PROGRAMA PME/PTAEC-EXECUCAO FISICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS NO PERIODO 1975-1979  
RELATORIO FINAL, SG/SAE/CODEPE, BRASILIA, FEVEREIRO DE 1985, Mimeo.
- MT/EBTU-RELATORIO DE ATIVIDADES, 1982
- MT/EBTU- EBTU E A POLITICA NACIONAL DOS TRANSPORTES URBANOS  
BRASILIA, 1982
- MT-RFFSA- PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FERROVIARIO-II PND.  
PRONUNCIAMENTO DE ERNESTO GEISEL-PRESIDENTE DA REPUBLICA- EM 18 DE OUTUBRO DE 1974
- MT-RFFSA- PLANO DIRETOR DE REMODELACAO E MODERNIZACAO DO SISTEMA FERROVIARIO DE SUBURBIO DA GRANDE SAO PAULO  
CONSORCIO ENGEVIX-SOFRERAIL-SOFRETI VOL.9. ALIMENTACAO ELETRICA E REDE AEREA. SAO PAULO, 1977
- MT-RFFSA- PLANO DIRETOR DE REMODELACAO E MODERNIZACAO DO SISTEMA FERROVIARIO DE SUBURBIO DA GRANDE SAO PAULO  
CONSORCIO ENGEVIX-SOFRERAIL-SOFRETI VOL.1.SINTESE SAO PAULO, AGOSTO DE 1977
- MT-RFFSA- PLANO DE REMODELACAO E MODERNIZACAO DOS SUBURBIOS DA GRANDE SAO PAULO. DESCRICAO SUMARIA E ATUALIZADA  
ENGEVIX, SAO PAULO, MARCO DE 1980
- MODERNIZACAO DOS SUBURBIOS COMPLETA MAIS UMA ETAPA. NOSSA ESTRADA N.503/4-33 JAN/FEVEREIRO 1982
- MOISES, JOSE A. E MARTINEZ-ALIER, V.-A REVOLTA DOS SUBURBIOS OU "PATRAO O TREM ATRASOU"  
IN CONTRADICAOES URBANAS E MOVIMENTOS SOCIAIS  
RIO DE JANEIRO, CEDEC/PAZ E TERRA, 1977
- NOGUEIRA, DIRCEU A.-ACAO DO MINISTERIO DOS TRANSPORTES-1978.  
MT/SECRETARIA GERAL, BRASILIA, 1979
- NUNES, EDISON-INVENTARIO DOS QUEBRA-QUEBRAS NOS TRENS E ONIBUS DE SAO PAULO E RIO DE JANEIRO, 1977-1981  
IN CIDADE, POVO E PODER, RIO DE JANEIRO, CEDEC/PAZ E TERRA, 1982



## -O ESTADO DE SAO PAULO- VARIOS ARTIGOS

-OS PROGRAMAS DA EBTU PARA O TRANSPORTE DE MASSA-A CONSTRUCAO N.1479, SAO PAULO, 14 DE JUNHO DE 1976

-PEREIRA, VICENTE P.M.-DESEMPENHO DO SETOR RODOVIARIO: PERIODO 1967/73  
RAP/FGV, VOL 8 N.1 JAN/MAR 1974-PRADO, LAFAYETE-POLITICA DE TRANSPORTES  
RAP/FGV VOL 8, N.1 JAN/MAR 1974

-PMS-PLANO URBANISTICO BASICO, GEGRAN, SAO PAULO, 1968

-PREFEITURA MUNICIPAL DE SAO PAULO-PROGRAMA DE INTEGRACAO DOS TRANSPORTES  
SECRETARIA MUNICIPAL DOS TRANSPORTES, SAO PAULO, 1974-PREFEITURA MUNICIPAL DE SAO PAULO-TRANSPORTE POR ONIBUS CONTRATADO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES, SAO PAULO, MARCO DE 1977-PREFEITURA MUNICIPAL DE SAO PAULO-PROGRAMA DE IMPLANTACAO DE TROLEBUS ESPECIAL PARA SAO PAULO  
CMTC. SAO PAULO, AGOSTO DE 1977-REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL-III PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO 1980/85  
BRASILIA, SETEMBRO DE 1980

-RFFSA- RELATORIO DE ATIVIDADES-VARIAS EDICOES

-RFFSA- RELATORIO SR-4 -VARIAS EDICOES

-RODRIGUES, ARLETE O. ET ALLII.-AS ACOES DO GOVERNO NOS SUBURBIOS DA FEPASA  
FUNDAP, SAO PAULO, 1984, Mimeo-SANTOS, W.G.-CIDADANIA E JUSTICA.  
ED. CAMPOS, RIO DE JANEIRO, 1979.-SCARINGELLA, ROBERTO ET ALLII.-ELEMENTOS PARA ELABORACAO DE UMA POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS  
SAO PAULO, 1974, Mimeo-SEELEMBERGER, SERGIO-DIRETRIZES PARA A DECADE DE 80 NO PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES URBANOS  
FGV/ REVISTA DE ADMINISTRACAO PUBLICA, RIO JANEIRO, 14(1):49-59, JAN/MAR-1980-SERRA, JOSE-CICLOS E MUDANCAS ESTRUTURAIS NA ECONOMIA BRASILEIRA DO POS-GUERRA  
IN DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL-ENSAIOS SOBRE A CRISE, VOL.2  
BRASILIENSE, SAO PAULO 1982-SEVERO, CLORALDINO-A POLITICA DOS TRANSPORTES NO BRASIL 1977/85.  
PALESTRA DO MINISTRO DOS TRANSPORTES NA ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA.  
MT, RIO DE JANEIRO, 10 DE JULHO DE 1984-SEVERO, CLORALDINO-A POLITICA DOS TRANSPORTES 1977/85.  
PALESTRA DO MINISTRO DOS TRANSPORTES NA ESCOLA SUPERIOR DE COMANDO E ESTADO MAIOR DO EXERCITO.  
MT, RIO DE JANEIRO, 08 DE JULHO DE 1983-SEVERO, CLORALDINO-EFEITOS DO TRANSPORTE URBANO NA ECONOMIA NACIONAL  
TRABALHO APRESENTADO NO SEMINARIO DE TRANSPORTES URBANOS, ORGANIZADO PELO IMEPA, MAIO DE 1978  
TRANSPORTES PUBLICOS, ANTR, ANO 3.N.10, DEZ.1980-SEVERO, CLORALDINO-O TRANSPORTE URBANO NO BRASIL  
CONFERENCIA NA ABERTURA DO CONGRESSO DA UITP, RIO JANEIRO, JUNHO 1983

- SHONFIELD, ANDREW-CAPITALISMO MODERNO  
ZAHAR EDITORES, SAO PAULO, 1979
- SILVA, ALBERTO-TRANSPORTE DE MASSA-DIRETRIZES DA ESTU  
PALESTRA PROFERIDA NO SEMINARIO TRANSPORTE MODERNO. SAO PAULO, 1976, Mimeo.
- SILVA, ANA AMELIA.-1977.-ESPACO E FORÇA DE TRABALHO NA GRANDE SAO PAULO  
EMPLASA, SAO PAULO, 1979
- SNM-PROGRAMA DE INVESTIMENTO 1901/83  
EMTU-SP, SAO PAULO, JUNHO DE 1980
- SNM/EMTU-SP.- RELATORIO DE ATIVIDADES-1978
- SOUZA E SILVA, MARCIO JUNQUEIRA-TRANSPORTE COLETIVO:MOMENTO DE DECISAO.  
ANT-REVISTA TRANSPORTES PUBLICOS, ANO 6. JUNHO DE 1984, N.24
- STIEL, WALDEMAR C.-HISTORIA DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM SAO PAULO  
MCGRAW-HILL DO BRASIL, ED.UNIVERSIDADE DE SAO PAULO, SAO PAULO, 1978
- SUZIGAN, W. R., HORTA, M.H.T. E LODDER, C.-CRESCIMENTO INDUSTRIAL NO BRASIL:INCENTIVOS E DESEMPENHO RECENTE  
IPEA, RELATORIO DE PESQUISA N.26, 1974
- TAVARES, MARIA DA C. E BELLUZZO, LUIZ G.-NOTAS SOBRE O PROCESSO DE INDUSTRIALIZACAO RECENTE NO BRASIL  
IN DESENVOLVIMENTO CAPITALISTA NO BRASIL-ENSAIOS SOBRE A CRISE, VOL 1.  
EDITORA BRASIL IJNBE, SAO PAULO, 1982
- TAVARES, MARIA C. E LESSA, CARLOS.-A POLITICA ECONOMICA EM QUESTAO:UMA DISCUSSAO CRITICA E DE ALTERNATIVAS  
IN A POLITICA ECONOMICA DA CRISE  
VOZES/ACHIAME, RIO DE JANEIRO, 1982
- ULTIMA HORA- VARIOS ARTIGOS
- VIOLA, EDUARDO ET ALLII.-A POLITICA DE TRANSPORTES COLETIVOS NA REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO  
FUNDAP, SAO PAULO, 1979, Mimeo
- VIOLA, E.J.-FORMAS DE ESTADO E FORMAS DE REGIME NO CAPITALISMO PERIFERICO  
CAMPINAS, 1978, Mimeo

POBRES VIAJANTES

ESTADO E TRANSPORTE COLETIVO URBANO  
BRASIL - GRANDE SÃO PAULO

1964/84

EDUARDO FAGNANI

ANEXO ESTATÍSTICO

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL

RELAÇÃO DOS ANEXOS

- ANEXO 01  
IULCLG - IMPOSTO ÚNICO SOBRE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS  
E GASOSOS  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação de Recursos Segundo Setores, Esferas de Governo, Fundos e Órgãos - 1946/84.
- ANEXO 02  
ADICIONAL DO IULCLG  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação de Recursos Segundo Setores, Esferas de Governo, Fundos e Órgãos - 1976/84.
- ANEXO 03  
TRU - TAXA RODOVIÁRIA ÚNICA  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação de Recursos Segundo Setores, Esferas de Governo, Fundos e Órgãos - 1969/84.
- ANEXO 04  
ADICIONAL DA TRU  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação dos Recursos Segundo do Setor e Esfera de Governo - 1976/79.
- ANEXO 05  
ISTR - IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL E INTERESTADUAL DE PESSOAS E CARGAS.  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação dos Recursos, Segundo do Setor, Esferas de Governo, Programas, Fundos e Órgãos - 1970/84.
- ANEXO 06  
AFRMM - ADICIONAL AO FRETE DE RENOVAÇÃO DA MARINHA MERCANTE  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação de Recursos Segundo Setores, Esferas de Governo, Fundos e Órgãos - 1958/84.

- ANEXO 07  
TMP - TAXA DE MELHORAMENTO DOS PORTOS  
Evolução dos Percentuais Legais de Destinação de Recursos Segundo Setor, Esfera de Governo, Fundos, Programas e Órgãos - 1958/84.
  
- ANEXO 08  
PME/UNIÃO  
Evolução Legal das Fontes de Recursos e dos Percentuais de Destinação Segundo Órgãos e Programas - 1980/84.
  
- ANEXO 09  
SETOR RODOVIÁRIO  
Evolução dos Percentuais Legais de Participação nos Recursos Tributários da União - 1950/84.
  
- ANEXO 10  
SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO  
Evolução dos Percentuais Legais de Participação nos Recursos Tributários da União - 1976/84.
  
- ANEXO 11  
SETOR FERROVIÁRIO  
Evolução dos Percentuais Legais de Participação nos Recursos Tributários da União - 1958/84.
  
- ANEXO 12  
SETOR HIDROVIÁRIO  
Evolução dos Percentuais Legais de Participação nos Recursos Tributários da União - 1958/84.
  
- ANEXO 13  
BRASIL  
Evolução da Arrecadação do IULCLG - Imposto Único Sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos - 1965/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)

- ANEXO 14  
Ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 15  
Ídem, (Ano Base - 1976 = 100)
- ANEXO 16  
BRASIL  
Evolução da Arrecadação da TRU - Taxa Rodoviária Única - 1970/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 17  
Ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 18  
BRASIL  
Evolução da Arrecadação do ISTR - Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas - 1970/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 19  
Ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 20  
BRASIL  
AFRMMN - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante - 1958/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 21  
Ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 22  
BRASIL  
Evolução da Arrecadação da TMP - Taxa de Melhoramento dos Portos - 1962/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)

- ANEXO 23  
idem, (crescimento anual em %)
  
- ANEXO 24  
BRASIL  
Evolução da Arrecadação dos Recursos Tributários da União que Ser-  
vem de Base Financeira ao Setor Transportes - 1965/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 25  
idem, (em %)
  
- ANEXO 26  
idem, (Ano Base - 1976 = 100)
  
- ANEXO 27  
idem, (Taxa de crescimento anual - em %)
  
- ANEXO 28  
idem, (Em %)
  
- ANEXO 29  
Brasil  
Evolução dos Recursos Tributários da União Legalmente Destinados  
ao Setor Transportes Segundo sua Distribuição Modal - 1965/83.  
(Em Cr\$ Milhões de 1984)
  
- ANEXO 30  
idem, (em %)
  
- ANEXO 31  
idem, (Ano Base - 1976 = 100)

- ANEXO 32  
ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 33  
ídem, (em %)
- ANEXO 34  
BRASIL  
Evolução do Montante de Recursos Tributários da União Legalmente  
Destinado ao Setor Rodoviário - 1965/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 35  
ídem, (em %)
- ANEXO 36  
ídem, (Ano Base - 1976 = 100)
- ANEXO 37  
ídem, (crescimento anual em %)
- ANEXO 38  
ídem, (em %)
- ANEXO 39  
BRASIL  
Evolução do Montante de Recursos Tributários da União Legalmente  
Destinado ao Setor Transporte Coletivo Urbano - 1976/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 40  
ídem, (em %)
- ANEXO 41  
ídem, (Ano Base 1976 = 100)



- ANEXO 42  
ídem, (taxa de crescimento anual em %)
- ANEXO 43  
ídem. (em %)
- ANEXO 44  
BRASIL  
Evolução do Montante de Recursos Tributários da União Legalmente Destinado ao Setor Ferroviário - 1965/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 45  
BRASIL  
Evolução do Montante de Recursos Tributários da União Legalmente Destinados ao Setor Hidroviário - 1965/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 46  
EBTU  
Receitas Globais Segundo a Origem - 1976/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 47  
ídem, (em %)
- ANEXO 48  
EBTU  
Investimento Realizado Segundo Modalidade de Transporte e Projeto - 1976/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 49  
ídem, (em%)

- ANEXO 50  
DNER  
Receita Global Segundo a Origem - 1968/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 51  
Ídem, (em %)
- ANEXO 52  
Ídem. (Ano Base 1976 = 100)
- ANEXO 53  
RFFSA  
Receita Global Segundo Origem de Recursos - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 54  
Ídem, (em %)
- ANEXO 55  
RFFSA  
Investimento Total Realizado Segundo Origem dos Recursos - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 56  
Ídem, (em %)
- ANEXO 57  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio,  
Segundo Origem de Recursos - 1973/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 58  
Ídem, (em %)

- ANEXO 59  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Grande São Paulo, Segundo Origem de Recursos - 1973/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 60  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio no Grande Rio de Janeiro, Segundo a Origem de Recursos - 1973/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 61  
Ídem, (em \$)
  
- ANEXO 63  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio nas Regiões Metropolitanas de Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre Segundo a Origem de Recursos - 1979/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 64  
Ídem, (em \$)
  
- ANEXO 65  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Região Metropolitana de Fortaleza Segundo a Origem de Recurso - 1980/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 66  
Ídem, (em \$)

- ANEXO 67  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Região Metropolitana de Recife Segundo a Origem de Recursos - 1980/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 68  
Ídem, (em \$)
- ANEXO 69  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Região Metropolitana de Salvador Segundo a Origem dos Recursos - 1980/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 70  
Ídem, (em \$)
- ANEXO 71  
RFFSA  
Investimentos Realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Região Metropolitana de Belo Horizonte Segundo a Origem dos Recursos - 1980/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 72  
Ídem, (em \$)
- ANEXO 73  
RFFSA  
Investimentos realizados em Transporte Ferroviário de Subúrbio na Região Metropolitana de Porto Alegre Segundo a Origem dos Recursos - 1980/84.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)

- ANEXO 74  
idem. (em %)
  
- ANEXO 75  
RFFSA  
Investimento Global e Investimento em Transporte Metropolitano de Subúrbio - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 76  
idem. (em %)
  
- ANEXO 77  
idem. (crescimento anual em %)
  
- ANEXO 78  
idem. (em %)
  
- ANEXO 79  
RFFSA  
Investimento em Transporte Metropolitano de Subúrbio - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 80  
MINISTERIO DOS TRANSPORTES  
Evolução dos Dispendios  
Investimentos Segundo Entidades Vinculadas - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
  
- ANEXO 81  
idem. (em %)
  
- ANEXO 82  
idem. (Ano Base 1976 = 100)

- ANEXO 83  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
Evolução dos Dispendios  
Serviço da Dívida Segundo Entidades Vinculadas - 1973/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 84  
idem, (em %)
- ANEXO 85  
idem, (Ano Base 1973 = 100)
- ANEXO 86  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
Evolução dos Dispendios  
Outras Despesas Segundo Entidades Vinculadas - 1973/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 87  
idem, (em %)
- ANEXO 88  
idem, (Ano Base 1976 = 100)
- ANEXO 89  
DNER  
Evolução dos Dispendios - 1973/84  
(EM Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 90  
RFFSA  
Evolução do Dispendio - 1973/83  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 91  
EBTU  
Evolução do Dispendio - 1976/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)

- ANEXO 92  
PORTOBRÁS  
Evolução do Dispêndio - 1973/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 93  
SUNAMAN  
Evolução do Dispêndio - 1973/84  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 94  
  
Evolução dos Dispêndios do Conjunto das Entidades Vinculadas ao  
Ministério dos Transportes - 1973/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 95  
BRASIL  
Investimentos Federais em Transportes Segundo Modalidade e Entida  
de - 1960/83.  
(Em Cr\$ milhões de 1984)
- ANEXO 96  
Ídem, (em %)
- ANEXO 97  
Ídem, (Ano Base - 1976 = 100)
- ANEXO 98  
Ídem, (crescimento Anual em %)
- ANEXO 99  
BRASIL  
Investimentos Federais em Transporte Segundo Modalidade e Entidade  
- (Investimento Médio) - 1960/83.  
(Em Cr\$ bilhões de 1984)

- ANEXO 100  
Ídem, (em %)
- ANEXO 101  
Ídem, (Taxa de crescimento dos períodos - em %)
- ANEXO 102  
PME - UNIÃO  
Alocação de Recursos por Ministério - 1980/84  
(Em Cr\$ bilhões de 1984)
- ANEXO 103  
Ídem, (em %)
- ANEXO 104  
Ídem, (Ano Base 1980 = 100)
- ANEXO 105  
PME - UNIÃO  
PTAEC - Programa de Transporte Alternativo para Economia de Combustíveis - Execução Financeira por Sub-programas 1980/84.  
(Em Cr\$ bilhões de 1984)
- ANEXO 106  
Ídem, (em %)
- ANEXO 107  
Ídem, (Ano Base - 1980 = 100)
- ANEXO 108  
BRASIL  
PME - Programa de Mobilização Energética/Estados. Distribuição dos Recursos por Estado - 1980/84.  
(Em Cr\$ bilhões de 1984)
- ANEXO 109  
Ídem, (em %)



- ANEXO 110  
PME - PROGRAMAS DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA/ESTADOS  
Distribuição de Recursos por Projetos - 1980/84  
(Em Cr\$ bilhões de 1984)
- ANEXO 111  
Ídem, (em %)
- ANEXO 112  
BRASIL  
Passageiros/Quilômetros Transportados Segundo os Modos de Transporte - 1954/82.  
(Em bilhões de passageiros/Km)
- ANEXO 113  
Ídem, (em %)
- ANEXO 114  
Ídem, (em número índice 1954 = 100)
- ANEXO 115  
BRASIL  
Evolução do Tráfego Interurbano de Mercadorias Segundo os Modos de Transporte - 1954/82.  
(Em bilhões ton/km)
- ANEXO 116  
Ídem, (em %)
- ANEXO 117  
Ídem, (em número índice 1973 = 100)
- ANEXO 118  
BRASIL  
Extensão da Rede Rodoviária Pavimentada Federal e Estadual - 1955/82.  
(em km)

- ANEXO 119  
Ídem, (em número índice 1955 = 100)
- ANEXO 120  
BRASIL  
Produção de Veículos Automotores - 1957/80  
(por unidades)
- ANEXO 121  
BRASIL  
RFFSA - Evolução do Equipamento Ferroviário - 1950/82
- ANEXO 122  
Ídem, (em número índice 1958 = 100)
- ANEXO 123  
BRASIL - REGIÕES METROPOLITANAS  
RFFSA - Volume Anual de Passageiros Transportados no Sistema de Subúrbio - 1974/83.  
(Em milhões)
- ANEXO 124  
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
Sistema de Transportes Coletivos - Volumes Anuais de Passageiros Transportados - 1933/83.  
(em milhões de passageiros)
- ANEXO 125  
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
Distribuição das Viagens Anuais entre CMTC e Permissonárias Privadas - 1948/83.  
(em milhões de viagens)
- ANEXO 126  
Ídem, (em %)
- ANEXO 127  
Ídem, (em números índices - 1950 = 100)

- ANEXO 128  
idem, (crescimento anual - em %)
  
- ANEXO 129  
REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
Distribuição das Viagens Anuais por modo de Transporte - 1960/83  
(em milhões de viagens)
  
- ANEXO 130  
idem, (em %)
  
- ANEXO 131  
idem, (em números índices - 1960 = 100)
  
- ANEXO 132  
idem, (crescimento anual em %)

ÍNDICE GERAL DE PREÇOS - DISPONIBILIDADE INTERNA - "COLUNA 2"

(1944 A 1984)

(BASE: 1977=100)

| ANOS | DEZEMBRO | MEDIA   | MULTIPL. DEZEMBRO | MULTIPL. MEDIA |
|------|----------|---------|-------------------|----------------|
| 1944 | 0504165  | 0463702 | 1200827           | 2082410        |
| 1945 | 0585148  | 0530087 | 6201265           | 2693115        |
| 1946 | 0639162  | 0641017 | 3431240           | 2311773        |
| 1947 | 0679195  | 0592721 | 0593370           | 2060018        |
| 1948 | 0757431  | 0741776 | 2083604           | 1780514        |
| 1949 | 0849716  | 0798877 | 2746913           | 1802720        |
| 1950 | 0954917  | 0882665 | 2303727           | 1622984        |
| 1951 | 1060214  | 1002754 | 2166056           | 1337816        |
| 1952 | 1185727  | 1149187 | 1987083           | 1295270        |
| 1953 | 1326675  | 1312082 | 1689473           | 1084274        |
| 1954 | 1482912  | 1372154 | 1221018           | 8940112        |
| 1955 | 1655505  | 1178066 | 1137200           | 7082104        |
| 1956 | 1857237  | 838741  | 9133740           | 6119484        |
| 1957 | 2052725  | 6270005 | 8539215           | 5358113        |
| 1958 | 2359560  | 3015914 | 6972923           | 4743066        |
| 1959 | 2741733  | 2159526 | 6229376           | 3746676        |
| 1960 | 3190762  | 537244  | 2723452           | 2663113        |
| 1961 | 3744529  | 2294202 | 2596107           | 1942415        |
| 1962 | 4385923  | 3115742 | 1687668           | 1261077        |
| 1963 | 5096334  | 1293292 | 8211499           | 7381583        |
| 1964 | 5895555  | 3250626 | 4830638           | 2656742        |
| 1965 | 6747874  | 5830899 | 2607878           | 2160089        |
| 1966 | 7696208  | 8076245 | 2400279           | 1771081        |
| 1967 | 8740908  | 1035944 | 3091487           | 1361666        |
| 1968 | 988066   | 128712  | 1558355           | 1111761        |
| 1969 | 108937   | 151919  | 1305273           | 9212273        |
| 1970 | 240674   | 185753  | 1151409           | 7623407        |
| 1971 | 272792   | 240772  | 773774            | 832462         |
| 1972 | 32092    | 262481  | 8407914           | 5652471        |
| 1973 | 431066   | 301611  | 7274807           | 4743004        |
| 1974 | 556637   | 386135  | 5403914           | 3692516        |
| 1975 | 812027   | 426333  | 4141422           | 2881987        |
| 1976 | 1134     | 701003  | 2958992           | 2041169        |
| 1977 | 1527     | 100     | 2052767           | 143117         |
| 1978 | 393      | 18877   | 1461831           | 1031844        |
| 1979 | 575      | 21315   | 8158378           | 6713272        |
| 1980 | 11413    | 42716   | 3915563           | 3357101        |
| 1981 | 23124    | 8923    | 2041286           | 1624971        |
| 1982 | 72132    | 17537   | 1087032           | 516894         |
| 1983 | 233571   | 44638   | 3236102           | 3203170        |
| 1984 |          | 143117  |                   |                |

- FONTES: \* CONJUNTURA ECONOMICA - SUPLEMENTO ESPECIAL - IURE/16V - VOL. 26 - NUM. 11 - NOV/72 (1944 A 1983).  
 \* CONJUNTURA ECONOMICA - SUPLEMENTO ESPECIAL - IURE/16V - VOL. 33 - NUM. 11 - NOV/79 (1952).  
 \* CONJUNTURA ECONOMICA - IURE/16V - VOL. 37 - NUM. 04 - ABRIL/83 (1971 A 1982).  
 \* CONJUNTURA ECONOMICA - IURE/16V - VOL. 38 - NUM. 02 - FEV/84 (1983).

NOTA: OS ÍNDICES REFERENTES AO PERÍODO DE 1944 A 1948 FORAM CALCULADOS CONFORME MULTIPLICADOR DE MUDANÇA DE BASE FORNECIDO PELA CONJUNTURA ECONOMICA - SUPLEN. ESPECIAL (VOL. 33 - NUM. 11 - NOV/79 - PÁG. 87).

ANEXO I

IULCLG - IMPOSTO UNICO SOBRE ILUMINIFICANTES E COMBUSTIVEIS LIQUIDOS E GASOSOS  
 EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SEGUNDO SETORES,  
 ESPERANÇAS DE GOVERNO, PROGRAMAS, FUNDOS E ORÇANOS

1946/84

(EX 2)

| ANOS | SETOR RODUVIARIO |       |                            |        | SETOR AEROVIAARIO          |       |                       |       | SETOR MINAS E ENERGIA   |       |   |       | SETOR TRANSPORTE COLETIVO |       |                          |       | TOTAL                                   |        |      |
|------|------------------|-------|----------------------------|--------|----------------------------|-------|-----------------------|-------|-------------------------|-------|---|-------|---------------------------|-------|--------------------------|-------|---|--------|------|
|      | UNIAO/ ONER      |       | ESTADOS MUNICIP. E FEDERAL |        | FUNDO AEROVIAARIO NACIONAL |       | UNIAO/ MAER E ESTADOS |       | PETROB. GABIN. MINISTRO |       | DIPH - CNER - DEPTO NACIONAL PRODUÇÃO MINERAL NUCLEAR |       | END/ SEPLAN URGANO        |       | ESTADOS E DISTR. FEDERAL |       | FND/ SEPLAN NACION./ RECURSOS NEG VINC. |        |      |
|      | SUB              | TOTAL | SUB                        | TOTAL  | SUB                        | TOTAL | SUB                   | TOTAL | SUB                     | TOTAL | SUB   | TOTAL | SUB                       | TOTAL | SUB                      | TOTAL | SUB                                     | TOTAL  |      |
| 1946 | 24.00            | 36.00 | 60.00                      | 60.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1946 |
| 1947 | 40.00            | 60.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1947 |
| 1948 | 40.00            | 48.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1948 |
| 1949 | 40.00            | 48.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1949 |
| 1950 | 40.00            | 48.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1950 |
| 1951 | 40.00            | 48.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1951 |
| 1952 | 40.00            | 48.00 | 100.00                     | 100.00 |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1952 |
| 1953 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1953 |
| 1954 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1954 |
| 1955 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1955 |
| 1956 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1956 |
| 1957 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1957 |
| 1958 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1958 |
| 1959 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1959 |
| 1960 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1960 |
| 1961 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1961 |
| 1962 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1962 |
| 1963 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1963 |
| 1964 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1964 |
| 1965 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1965 |
| 1966 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1966 |
| 1967 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1967 |
| 1968 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1968 |
| 1969 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1969 |
| 1970 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1970 |
| 1971 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1971 |
| 1972 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1972 |
| 1973 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1973 |
| 1974 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1974 |
| 1975 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1975 |
| 1976 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1976 |
| 1977 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1977 |
| 1978 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1978 |
| 1979 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1979 |
| 1980 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1980 |
| 1981 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1981 |
| 1982 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1982 |
| 1983 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1983 |
| 1984 | 30.00            | 36.00 | 75.00                      | 75.00  |                            |       |                       |       |                         |       |   |       |                           |       |                          |       |   | 100.00 | 1984 |

FONTE: DADOS BASICOS APRESENTADOS EM:  
 - MINISTERIO DOS TRANSPORTES, A CONTRIBUICAO DOS USUARIOS DO SISTEMA RODUVIARIO, VOL. 1 - GEIPOP 1983, MINEO.  
 - IPEA/INOR, SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS, EDICAO DE 1978/81/82 E 84.

NOTA: (1) PARA O ANO DE 1984, PARCELA DESTINADA AOS ESTADOS, DISTRITO FEDERAL E MUNICIPIOS E TRANSFERIDA AO MINISTERIO DA AERONAUTICA.

ANEXO 2  
ADICIONAL DO IULCLG

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS OS  
SEGUNDO SETORES, ESFERAS DE GOVERNO, FUNDOS E ORGAOS

1976/84

| ANOS | TRANSPORTE COLETIVO URBANO |                          |           | DESENVOLVIMENTO URBANO |                          |                        | TRANSPORTE AEROVIARIO |                        |             | UNIAO                          |             |                                | TOTAL ADICIONAL IULCLG | (EM %) |
|------|----------------------------|--------------------------|-----------|------------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-------------|--------------------------------|-------------|--------------------------------|------------------------|--------|
|      | FNDU/ FDTU                 | ESTADOS E DISTR. FEDERAL | SUB TOTAL | FNDU UNIAO/ FNDU       | ESTADOS E DISTR. FEDERAL | ESTADOS MUNICIP. TOTAL | SUB TOTAL             | FAN/ MINIST. AERONAUT. | FND/ SEPLAN | TESOUROS/ RECURSOS NAO VINCUL. | FND/ SEPLAN | TESOUROS/ RECURSOS NAO VINCUL. |                        |        |
| 1976 | 45.00                      | 24.00                    | 69.00     | 15.00                  | 8.00                     | 8.00                   | 31.00                 | --                     | --          | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1977 | 45.00                      | 24.00                    | 69.00     | 15.00                  | 8.00                     | 8.00                   | 31.00                 | --                     | --          | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1978 | 45.00                      | 24.00                    | 69.00     | 15.00                  | 8.00                     | 8.00                   | 31.00                 | --                     | --          | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1979 | 45.00                      | 24.00                    | 69.00     | 15.00                  | 8.00                     | 8.00                   | 31.00                 | --                     | --          | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1980 | 45.00                      | 24.00                    | 69.00     | 15.00                  | 8.00                     | 8.00                   | 31.00                 | --                     | --          | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1981 | 22.50                      | 24.00                    | 46.50     | 7.50                   | 8.00                     | 23.50                  |                       | --                     | 30.00       | --                             | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1982 | --                         | 24.00                    | 24.00     | --                     | 8.00                     | 16.00                  |                       | --                     | --          | 60.00                          | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1983 | --                         | 24.00                    | 24.00     | --                     | 8.00                     | 16.00                  |                       | --                     | --          | 60.00                          | --          | --                             | 100.00                 |        |
| 1984 | --                         | 24.00                    | 24.00     | --                     | 8.00                     | 16.00                  |                       | 4.00                   | --          | 56.00                          | --          | --                             | 100.00                 |        |

FONTE: LEI 6261 DE 14/11/1976; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. COORDENADORIA DA AREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASILIA. EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.

NOTA: (1) A PARTIR DE 1984 A RECEITA DOS ESTADOS, DISTRITO FEDERAL E MUNICIPIOS FOI "ACRESCIDA" EM 4% QUE PASSARAM A SER TRANSFERIDAS AO MINISTERIO DA AERONAUTICA.

ANEXO 3

TRU - TAXA RODOVIARIA UNICA

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS OS SEGUNDO SETORES, ESFERAS DE GOVERNO, FUNDOS E ORÇÃOS

1967/84

| ANOS | SETOR RODOVIARIO |                                     |                                     |   | SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO |                      |       |                         | UNIAO  | TOTAL TRU |
|------|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|----------------------------------|----------------------|-------|-------------------------|--------|-----------|
|      | UNIAO            | ESTADOS/MUNICIPIOS E DISTR. FEDERAL | CONSERV. MELHORAM. SINALIZ. DE VIAS | SETOR IND. E COMERCIO MINAS E ENERJIA E TRANSP. | UNIAO                            | ESTADOS E MUNICIPIOS | FME   | RECURSOS DO TESOUREIRO/ |        |           |
| 1969 | 100.00           | ---                                 | ---                                 | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1970 | 40.00            | 60.00                               | ---                                 | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1971 | 40.00            | 60.00                               | ---                                 | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1972 | 40.00            | 60.00                               | ---                                 | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1973 | 40.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1974 | 40.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1975 | 40.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 100.00                           | ---                  | ---   | ---                     | 100.00 |           |
| 1976 | 26.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 86.00                            | ---                  | 14.00 | ---                     | 100.00 |           |
| 1977 | 26.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 86.00                            | ---                  | 14.00 | ---                     | 100.00 |           |
| 1978 | 26.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 86.00                            | ---                  | 14.00 | ---                     | 100.00 |           |
| 1979 | 26.00            | 17.10                               | 42.90                               | ---   | 86.00                            | ---                  | 14.00 | ---                     | 100.00 |           |
| 1980 | 17.00            | 12.80                               | 16.00                               | 26.00   | 45.80                            | 16.20                | 20.20 | 40.50                   | 100.00 |           |
| 1981 | 8.50             | 12.80                               | 16.00                               | ---   | 37.30                            | 16.20                | 22.20 | 55.00                   | 100.00 |           |
| 1982 | ---              | 12.80                               | 16.00                               | ---   | 28.80                            | 16.20                | 16.20 | 55.00                   | 100.00 |           |
| 1983 | ---              | 12.80                               | 16.00                               | ---   | 28.80                            | 16.20                | 16.20 | 55.00                   | 100.00 |           |
| 1984 | ---              | 12.80                               | 16.00                               | ---   | 28.80                            | 16.20                | 16.20 | 55.00                   | 100.00 |           |

FONTE: DADOS BASICOS APRESENTADOS EM:

- MINISTERIO DOS TRANSPORTES. A CONTRIBUICAO DOS USUARIOS DO SISTEMA RODOVIARIO, VOL. 1 - GEIPOP 1983. MIMEO;
- IPEA/INOR. SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. EDICAO DE 1978/81/82 E 84.

NOTAS: (1) PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO CARVOO E OUTRAS FONTES ALTERNATIVAS, DESENVOLVIDAS PELO MIN. DAS MINAS E ENERJIA.

PROGRAMA NACIONAL DO ALCOOL, DESENVOLVIDO PELO MIN. DA INDUSTRIA E COMERCIO.

PROGRAMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA ECONOMIA DE COMBUSTIVEIS, DESENVOLVIDO PELO MIN. DOS TRANSPORTES.

OBS: A VINCULACAO DOS RECURSOS DA TRU (26%) AO PME/UNIAO - CONFORME ASSEGURARAM OS ARTIGOS 6 E 7 DO DL 1691 DE 02/08/79, - VIGOROU SOMENTE DE JAN - MAIO/80. FOI REVOCADA A PARTIR DESSA DATA PELO DL 1785 DE 13/05/80.

(2) PARA O ANO DE 1961, 14.5% DO PERCENTUAL CORRESPONDEM AO FND/SEPLAN.

ANEXO 4

ADICIONAL DA TRU (1)

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS  
LESAIS DE DESTINAÇÃO DOS  
RECURSOS SEGUNDO SETOR E  
ESFERA DE GOVERNO.

1976/79

| ANOS | SETOR               |                                  | UNIAO  |
|------|---------------------|----------------------------------|--------|
|      | PROGRAMA<br>E ORGAO | TRANSPORTE<br>COLETIVO<br>URBANO |        |
| 1976 |                     |                                  | 100.00 |
| 1977 |                     |                                  | 100.00 |
| 1978 |                     |                                  | 100.00 |
| 1979 |                     |                                  | 100.00 |

FONTE: LEI 6261 DE  
14/11/75.

NOTA: (1) O ADICIONAL DA  
TRU FOI EXTIN-  
TO A PARTIR DE  
01/01/80 PELO  
DECRETO-LEI  
NUM. 1691 DE  
02/03/79.



ANEXO 5

ISTR - IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL E INTERESTADUAL DE PESSOAS E CARGAS

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS, SEGUNDO SETOR, ESFERAS DE GOVERNO, PROGRAMAS, FUNDOS E ORÇÃOS

1970/84

| ANOS | SETOR RODOVIÁRIO   |       |            |       |                               |        |   |                         |        |        | TOTAL |
|------|--|-------|------------|-------|-------------------------------|--------|---|-------------------------|--------|--------|-------|
|      | UNIÃO  |       | ESTADOS    |       | SUB                           |        | UNIÃO                                     |                         | DO     |        |       |
|      | FECST - FUNDO ESPECIAL DE CONSERVAÇÃO E SEGURANÇA DO TRAFEGO | DNER  | FND/SEPLAN | DNER  | MUNICIPIOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL  | TESOURO NACIONAL/ RECURSOS NAO VINCULADOS | RECURSOS NAO VINCULADOS | ISTR   | DO     |       |
| 1970 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1971 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1972 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1973 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1974 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1975 | 100.00   | --    | 100.00     | --    | --                            | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1976 | --   | 80.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1977 | --   | 80.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1978 | --   | 80.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1979 | --   | 80.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1980 | --   | 80.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1981 | 40.00  | 40.00 | 80.00      | 20.00 | 20.00                         | 100.00 | --  | 100.00                  | 100.00 | 100.00 |       |
| 1982 | --   | --    | --         | --    | 20.00                         | 20.00  | 60.00                                     | 20.00                   | 100.00 | 100.00 |       |
| 1983 | --   | --    | --         | --    | 20.00                         | 20.00  | 80.00                                     | 20.00                   | 100.00 | 100.00 |       |
| 1984 | --   | --    | --         | --    | 20.00                         | 20.00  | 80.00                                     | 20.00                   | 100.00 | 100.00 |       |

FONTE: DADOS BASICOS APRESENTADOS EM: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - CONTRIBUICAO DOS USUARIOS DO SISTEMA RODOVIARIO, GEIPOP - BRASILIA 1983. MINEO. IPEA/INOR. SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. COORDENADORIA DA AREA DE ESTUDOS FINANCEIROS. EDIÇÕES DE 1978, 1982 E 1984.

NOTAS: (1) RECURSOS REPASSADOS PELO DNER.  
 (2) DL 284 DE 28/02/67.  
 (3) DL 1438 DE 26/12/75.  
 (4) DL 1754 DE 31/12/79.  
 (5) DL 1859 DE 17/02/81. ESTE DECRETO-LEI DETERMINOU QUE A PARTIR DE 1982 TODOS OS RECURSOS DO FND PASSARIAM A SER RECURSOS ORDINARIOS DO TESOURO, NAO ESTANDO MAIS VINCULADOS A NENHUM ORÇAO, FUNDO, PROGRAMA OU DESPESA.

ANEXO 6

AFRMM - ADICIONAL AO FRETE DE RENOVACÃO DA MARINHA MERCANTE (1)

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS SEGU- DO SETORES, ESPERANÇAS DE GOVERNO, PROGRAMAS, FUNDOS E ORÇÃOS

1958/84

(EM Z)

SETOR HIDROVIÁRIO

UNIAO/

SUNANAM

FMM -- FUNDO DA MARINHA MERCANTE E ARMADORES

ANOS

|      |        |
|------|--------|
| 1958 | 100.00 |
| 1959 | 100.00 |
| 1960 | 100.00 |
| 1961 | 100.00 |
| 1962 | 100.00 |
| 1963 | 100.00 |
| 1964 | 100.00 |
| 1965 | 100.00 |
| 1966 | 100.00 |
| 1967 | 100.00 |
| 1968 | 100.00 |
| 1969 | 100.00 |
| 1970 | 100.00 |
| 1971 | 100.00 |
| 1972 | 100.00 |
| 1973 | 100.00 |
| 1974 | 100.00 |
| 1975 | 100.00 |
| 1976 | 100.00 |
| 1977 | 100.00 |
| 1978 | 100.00 |
| 1979 | 100.00 |
| 1980 | 100.00 |
| 1981 | 100.00 |
| 1982 | 100.00 |
| 1983 | 100.00 |
| 1984 | 100.00 |

FONTE: LEI 3381 DE 24/04/58.  
 DL 1142 DE 30/12/70.  
 DL 1311 DE 11/02/74.  
 DL 1501 DE 16/08/80.  
 IPER/INUR. SINOPSE DAS RE-  
 CEITAS PUBLICAS. EDIÇÃO DE  
 1984.

NOTA: (1) O AFRMM FOI CRIADO PE-  
 LO DL 1142 DE 30/12/70  
 QUE SUBSTITUIU A TAXA  
 DE RENOVACÃO DA MARI-  
 NHA CRIADA EM 24/04/58  
 PELA LEI 3381 DE  
 24/04/58.

TMP - TAXA DE MELHORAMENTO DOS PORTOS

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SEGUNDO SETOR, ESFERA DE GOVERNO, FUNDOS, PROGRAMAS E ORGAOS

1958/84

| ANOS | SETOR HIDROVIARIO              |                                   |           |           | UNIÃO       |   |           | (EM %) |        |
|------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------|-----------|-------------|---|-----------|--------|--------|
|      | FPN - FUNDO PORTUARIO NACIONAL | FMP FUNDO DE MELHORAM. DOS PORTOS | PORTOBRAS | SUB TOTAL | FND/ SEPLAN | TESOURO NACIONAL/ RECURSOS NÃO VINCULADOS | SUB TOTAL | TMP    | TOTAL  |
| 1958 | 60.00                          |                                   |           | 60.00     |             |   |           |        | 100.00 |
| 1959 | 60.00                          |                                   |           | 60.00     |             |   |           |        | 100.00 |
| 1960 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1961 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1962 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1963 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1964 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1965 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1966 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1967 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1968 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1969 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1970 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1971 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1972 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1973 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1974 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1975 | 60.00                          | 40.00                             |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1976 | 100.00                         |                                   |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1977 | 100.00                         |                                   |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1978 | 100.00                         |                                   |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1979 | 100.00                         |                                   |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1980 | 100.00                         |                                   |           | 100.00    |             |   |           |        | 100.00 |
| 1981 | 50.00                          |                                   |           | 50.00     | 50.00       |   | 50.00     | 50.00  | 100.00 |
| 1982 |                                |                                   |           |           |             | 100.00                                    | 100.00    | 100.00 | 100.00 |
| 1983 |                                |                                   |           |           |             | 100.00                                    | 100.00    | 100.00 | 100.00 |
| 1984 |                                |                                   |           |           |             | 100.00                                    | 100.00    | 100.00 | 100.00 |

FONTE: LEI 3421 DE 10/07/58 - CRIOU O FPN E A TMP.  
 DECRETO 60 DE 19/10/61.  
 LEI 6222 DE 10/07/75.  
 IPEA/INOR, SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. COORDENADORIA DA AREA DE ESTUDO FINAN-  
 CEIRO. BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1979/80/82/84.

NOTA: (1) A PORTOBRAS FOI CRIADA PELA LEI 6222 DE 10/07/75 EM SUBSTITUIÇÃO AO DNPVN.

## ANEXO 8

PME/UNIÃO

EVOLUÇÃO LEGAL DAS FONTES DE RECURSOS E DOS PERCENTUAIS  
DE DESTINAÇÃO SEGUNDO ÓRGÃOS E PROGRAMAS

1980/84

| ANO              | FONTE   | DESTINAÇÃO LEGAL (EM Z)   |
|------------------|---|---|
| 1980<br>JAN/MAIO | A) 12,5% DO CUSTO CIF DO PETRÓLEO BRUTO IMPORTADO (ALÍNEA "N") (1)<br>B) 26% DA TRU (PARCELA LEGALMENTE DESTINADA A UNIÃO) (2)        | - 1/3 AO PROALCOOL - PROGRAMA NACIONAL DO ALCOOL/MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO<br>- 1/3 AO PTAEC - PROGRAMA DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS PARA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEIS/MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES<br>- 1/3 AO PDCFAE - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO CARVÃO E OUTRAS FONTES ALTERNATIVAS DE ENERGIA/MINISTÉRIO DAS MINAS E ENERGIA |
| 1980<br>ABR/DEZ  | - 81% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALÍNEA "D") (3)  | - 1/3 AO PROALCOOL/MIC<br>- 1/3 AO PTAEC/MT<br>- 1/3 AO PDCFAE/MME  |
| 1981<br>JAN/DEZ  | - 81% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALÍNEA "D") (3)  | - TESOURO NACIONAL  |
| 1982             | - 81% DE UMA PARCELA EQUIVALENTE A ATÉ 24% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DERIVADOS DE PETRÓLEO (ALÍNEA "D") (4) | - TESOURO NACIONAL  |

FONTE: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA.

NOTAS: (1) ARTIGO 3 DO DL 1671 DE 02/08/79 (CRIA A ALÍNEA "N")  
 (2) ARTIGO 6 E 7 DO DL 1691 DE 02/08/79.  
 (3) ARTIGO 4, ITEM II, ALÍNEA "D" DO DL 1785 DE 13/05/80.  
 (4) ARTIGO 4 DO DL 1912 DE 29/12/81.

SETOR RODUVIARIO

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE PARTICIPAÇÃO  
NOS RECURSOS TRIBUTARIOS DA UNIÃO

1950/84

(EM Z)

| ANOS | IULCLG |                                     |          | TRU    |  |         | ISTR |                                     |        | TOTAL  |
|------|--------|-------------------------------------|----------|--------|--|---------|------|-------------------------------------|--------|--------|
|      | DNER   | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | MUNICIP. | DNER   | ESTADOS/D.<br>MUNICIPIOS<br>E<br>CONSERV. PROGRESS<br>SINALIZ. | FEDERAL | DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  |        |
| 1950 | 40.00  | 48.00                               | 12.00    | 100.00 |  |         |      |                                     |        |        |
| 1951 | 40.00  | 48.00                               | 12.00    | 100.00 |  |         |      |                                     |        |        |
| 1952 | 40.00  | 48.00                               | 12.00    | 100.00 |  |         |      |                                     |        |        |
| 1953 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1954 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1955 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1956 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1957 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1958 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1959 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1960 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1961 | 30.00  | 36.00                               | 9.00     | 75.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1962 | 36.00  | 43.20                               | 10.80    | 90.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1963 | 36.00  | 43.20                               | 10.80    | 90.00  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1964 | 34.20  | 41.00                               | 10.70    | 85.90  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1965 | 34.20  | 41.00                               | 10.70    | 85.90  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1966 | 27.30  | 35.10                               | 9.10     | 73.30  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1968 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  |  |         |      |                                     |        |        |
| 1969 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 100.00   |         |      |                                     | 100.00 |        |
| 1970 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 60.00  |         |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1971 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 60.00  |         |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1972 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 60.00  |         |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1973 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 42.90  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1974 | 37.90  | 30.70                               | 8.00     | 76.60  | 42.90  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1975 | 34.10  | 30.70                               | 8.00     | 72.80  | 42.90  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1976 | 22.80  | 24.60                               | 8.00     | 55.40  | 42.90  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1977 | 19.00  | 24.60                               | 8.00     | 51.60  | 26.00  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1978 | 15.20  | 24.60                               | 8.00     | 47.80  | 26.00  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1979 | 11.40  | 24.60                               | 8.00     | 44.00  | 26.00  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1980 | 11.40  | 24.60                               | 8.00     | 44.00  | 26.00  | 17.10   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1981 | 11.40  | 24.60                               | 8.00     | 44.00  | 16.00  | 12.80   |      |                                     | 100.00 | 100.00 |
| 1982 | ---    | 24.60                               | 8.00     | 32.60  | 16.00  | 12.80   |      |                                     | 20.00  | 20.00  |
| 1983 | ---    | 24.60                               | 8.00     | 32.60  | 16.00  | 12.80   |      |                                     | 20.00  | 20.00  |
| 1984 | ---    | 24.60                               | 8.00     | 32.60  | 16.00  | 12.80   |      |                                     | 20.00  | 20.00  |

FONTE: - MT/CONTRIBUIÇÃO DOS USUARIOS DO SETOR RODUVIARIO; GEIPIOT, BRASILIA, 1983, Mimeo.  
 - IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. COORD. DA AREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASILIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.  
 - LEGISLAÇÕES ESPECIFICAS.

ANEXO 10

SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE PARTICIPAÇÃO  
NOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO

1976/84

| ANOS | IULCLG                  |                                     | ADICIONAL DO IULCLG |               |                                     |       | TRU   | FNDU/<br>FDTU | TOTAL | FNDU/<br>FDTU | PME/<br>ESTADO | TOTAL  | FNDU/<br>FDTU | ADIC.<br>DA TRU |
|------|-------------------------|-------------------------------------|---------------------|---------------|-------------------------------------|-------|-------|---------------|-------|---------------|----------------|--------|---------------|-----------------|
|      | UNIÃO<br>FND/<br>SEPLAN | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL               | FNDU/<br>FDTU | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL |       |               |       |               |                |        |               |                 |
| 1976 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 45.00         | 24.00                               | 69.00 | 14.00 | 14.00         | ---   | ---           | 14.00          | 100.00 |               |                 |
| 1977 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 45.00         | 24.00                               | 69.00 | 14.00 | 14.00         | ---   | ---           | 14.00          | 100.00 |               |                 |
| 1978 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 45.00         | 24.00                               | 69.00 | 14.00 | 14.00         | ---   | ---           | 14.00          | 100.00 |               |                 |
| 1979 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 45.00         | 24.00                               | 69.00 | 14.00 | 14.00         | ---   | ---           | 14.00          | 100.00 |               |                 |
| 1980 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 45.00         | 24.00                               | 69.00 | 12.00 | 20.20         | 16.20 | 16.20         | 20.20          | ---    |               |                 |
| 1981 | 12.00                   | 6.10                                | 18.10               | 22.50         | 24.00                               | 44.50 | 6.00  | 22.20         | 16.20 | 16.20         | 22.20          | ---    |               |                 |
| 1982 | --                      | 6.10                                | 6.10                | --            | 24.00                               | 24.00 | --    | 16.20         | 16.20 | 16.20         | 16.20          | ---    |               |                 |
| 1983 | --                      | 6.10                                | 6.10                | --            | 24.00                               | 24.00 | --    | 16.20         | 16.20 | 16.20         | 16.20          | ---    |               |                 |
| 1984 | --                      | 6.10                                | 6.10                | --            | 24.00                               | 24.00 | --    | 16.20         | 16.20 | 16.20         | 16.20          | ---    |               |                 |

FONTE: - MT/CONTRIBUIÇÃO DOS USUÁRIOS DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, MIMEO.  
- IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORD. DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.

# ANEXO II

## SETOR FERROVIÁRIO

### EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE PARTICIPAÇÃO NOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO

1957/84

| ANOS | (EM %) | IULCLG | FEDEF/<br>RFFSA |
|------|--------|--------|-----------------|
| 1957 | 10.00  |        |                 |
| 1958 | 10.00  |        |                 |
| 1959 | 10.00  |        |                 |
| 1960 | 10.00  |        |                 |
| 1961 | 10.00  |        |                 |
| 1962 | 10.00  |        |                 |
| 1963 | 10.00  |        |                 |
| 1964 | 10.00  |        |                 |
| 1965 | 11.00  |        |                 |
| 1966 | 11.00  |        |                 |
| 1967 | 9.40   |        |                 |
| 1968 | 8.00   |        |                 |
| 1969 | 8.00   |        |                 |
| 1970 | 8.00   |        |                 |
| 1971 | 8.00   |        |                 |
| 1972 | 8.00   |        |                 |
| 1973 | 8.00   |        |                 |
| 1974 | 8.00   |        |                 |
| 1975 | 7.20   |        |                 |
| 1976 | 4.80   |        |                 |
| 1977 | 7.60   |        |                 |
| 1978 | 6.10   |        |                 |
| 1979 | 4.60   |        |                 |
| 1980 | 4.60   |        |                 |
| 1981 | 4.60   |        |                 |
| 1982 | 4.60   |        |                 |
| 1983 | ---    |        |                 |
| 1984 | ---    |        |                 |

FONTE: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME NT - CON-  
TRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR FERROVIÁRIO,  
GEIPIOT, BRASÍLIA 1983, Mimeo;  
IPEQ/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS  
BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 84.

ANEXO 12

SETOR HIDROVIARIO

EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE PARTICIPAÇÃO  
NOS RECURSOS TRIBUTARIOS DA UNIÃO

1958/84

| ANOS | AFRMM - ADIC.<br>AO FRETE DE<br>RENOVAÇÃO DA<br>MARINHA<br>MERCANTE<br>(1) | TMP - TAXA DE<br>MELHORAMENTO<br>DOS PORTOS | (EM %) |
|------|--|---|--------|
| 1958 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1959 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1960 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1961 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1962 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1963 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1964 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1965 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1966 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1967 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1968 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1969 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1970 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1971 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1972 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1973 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1974 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1975 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1976 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1977 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1978 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1979 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1980 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1981 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1982 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1983 | 100.00   | 100.00                                      | 100.00 |
| 1984 | 100.00   | 50.00                                       | 50.00  |

FONTE: AFRMM: LEI 3381 DE 24/04/58; DL 1142 DE 30/12/79; DL 1311 DE 11/32/74; DL 1801 DE 18/09/80; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. BRASILIA, 1984.  
TMP: LEI 3421 DE 10/07/58; DECRETO 60 DE 19/10/61; LEI 6222 DE 10/07/75; IPEA/INOR SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. BRASILIA, EDIÇÕES DE 1976/80/82 E 84.

NOTA: (1) O AFRMM FOI CRIADO PELO DL 1142 DE 30/12/79, EM SUBSTITUIÇÃO A TAXA DE RENOVACÃO DA MARINHA CRIADA EM 24/04/58 PELA LEI 3381.



EVOLUÇÃO DA ARRECADACÃO DO IULCLG - IMPOSTO  
UNICO SOBRE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS LI-  
QUIDOS E GASOSOS

1965/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (3)

| ANO  | IULCLG  |        | IULCLG<br>TOTAL |
|------|---------|--------|-----------------|
|      | (1)     | (2)    |                 |
| 1965 | 1648651 | --     | 1648651         |
| 1966 | 1585987 | --     | 1585987         |
| 1967 | 1476560 | --     | 1476560         |
| 1968 | 1776294 | --     | 1776294         |
| 1969 | 2077250 | --     | 2077250         |
| 1970 | 2059559 | --     | 2059559         |
| 1971 | 2370232 | --     | 2370232         |
| 1972 | 2461245 | --     | 2461245         |
| 1973 | 2613593 | --     | 2613593         |
| 1974 | 2515838 | --     | 2515838         |
| 1975 | 2362153 | --     | 2362153         |
| 1976 | 4280425 | 513667 | 4794092         |
| 1977 | 3839543 | 460694 | 4300236         |
| 1978 | 3565647 | 427907 | 3993554         |
| 1979 | 2962937 | 385547 | 3348504         |
| 1980 | 1531201 | 183759 | 1714960         |
| 1981 | 845145  | 101424 | 946569          |
| 1982 | 603678  | 96437  | 700110          |
| 1983 | 545508  | 65582  | 611090          |
| 1984 | 402977  | 48358  | 451335          |

FONTE: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 11, NUM. 2, FEVEREIRO/75 (DADOS DE  
1965 A 1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 20, NUM. 10, OUTUBRO/84 (DADOS DE  
1975 A 1983).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

NOTAS: (1) DADO OBTIDO A PARTIR DA MULTIPLIC. DO  
IULCLG TOTAL POR 0,672871 (100/142).

(2) CORRESPONDE A 12% DO IULCLG.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI  
"COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 14  
BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECADADO DO IULCLG - IMPOSTO  
UNICO SOBRE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS LI-  
QUIDOS E GASÓSEOS

1965/84

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| ANO  | IULCLG<br>(1) | ADICIONAL<br>(2) | IULCLG<br>TOTAL |
|------|---------------|------------------|-----------------|
| 1965 | --            | --               | -3.80           |
| 1966 | -3.80         | --               | -6.87           |
| 1967 | -6.87         | --               | 20.27           |
| 1968 | 20.27         | --               | 16.94           |
| 1969 | 16.94         | --               | -0.85           |
| 1970 | -0.85         | --               | 15.08           |
| 1971 | 15.08         | --               | 3.84            |
| 1972 | 3.84          | --               | 6.19            |
| 1973 | 6.19          | --               | -3.74           |
| 1974 | -3.74         | --               | -6.11           |
| 1975 | -6.11         | --               | 102.95          |
| 1976 | 81.21         | --               | -10.30          |
| 1977 | -10.30        | -10.31           | -7.13           |
| 1978 | -7.13         | -16.90           | -16.90          |
| 1979 | -16.90        | -48.32           | -48.32          |
| 1980 | -48.32        | -44.81           | -44.81          |
| 1981 | -44.81        | -4.91            | -4.91           |
| 1982 | -4.91         | -32.00           | -32.00          |
| 1983 | -32.00        | -26.26           | -26.26          |
| 1984 | -26.26        | --               | --              |

FONTE: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 11, NUM. 2, FEVEREIRO/75 (DADOS DE  
1965 A 1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 20, NUM. 10, OUTUBRO/84 (DADOS DE  
1975 A 1983).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

NOTAS: (1) DADO OBTIDO A PARTIR DA MULTIPLIC. DO  
IULCLG TOTAL POR 0.9928571 (100/112).

(2) CORRESPONDE A 12% DO IULCLG.

ANEXO 15

BRASIL

EXCLUSÃO DA ANEXACÃO DO LULU - EMPÓRIO  
UNICO SOBRE LURAS-FRONTES E CONSTRUÇÃO LI-  
GITEOS E SAZONS

1965/84

(ANO BASE - 1975=100)

| ANO  | IULCLO<br>(1) | ADICIONA<br>(2) | IULCLO<br>TOTAL |
|------|---------------|-----------------|-----------------|
| 1965 | 38.52         | ---             | 38.52           |
| 1966 | 37.05         | ---             | 38.08           |
| 1967 | 34.51         | ---             | 38.81           |
| 1968 | 41.50         | ---             | 52.05           |
| 1969 | 49.53         | ---             | 49.03           |
| 1970 | 48.12         | ---             | 42.24           |
| 1971 | 55.37         | ---             | 47.64           |
| 1972 | 57.50         | ---             | 54.03           |
| 1973 | 61.06         | ---             | 54.53           |
| 1974 | 56.78         | ---             | 52.45           |
| 1975 | 50.13         | ---             | 47.27           |
| 1976 | 100.00        | 100.00          | 100.00          |
| 1977 | 89.79         | ---             | 88.79           |
| 1978 | 11.08         | ---             | 93.59           |
| 1979 | 31.02         | ---             | 92.11           |
| 1980 | 35.77         | ---             | 22.77           |
| 1981 | 13.74         | ---             | 11.74           |
| 1982 | 13.72         | ---             | 13.72           |
| 1983 | 12.77         | ---             | 12.77           |
| 1984 | 9.61          | 9.61            | 9.61            |

FONTE: BOLETIM MENSAL DO BANCO MUNDIAL DO BRASIL  
VOL. 14, MAR. 2, PERIÓDICO DE 1966 S.  
(1961 A 1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO MUNDIAL DO BRASIL  
VOL. 20, JUN. 1, PERIÓDICO DE 1975 S.  
(1975 A 1983).

BOLETIM MENSAL DO BANCO MUNDIAL DO BRASIL  
VOL. 21, JUL. 1, PERIÓDICO DE 1984 S.  
(1984).

NOTAS: (1) DADO REFERE A ANEXACÃO DO LULU - EMPÓRIO  
EXCLUSÃO TOTAL POR CONSTRUÇÃO LIGITEOS.

(2) CORREÇÃO PARA A 1975=100.

ANEXO 16  
BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DA TRU - TAXA KODUVI-  
ARIA ÚNICA

1970/84  
(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (3)

| ANO  | TRU     | ADICIONAL | TRU<br>TOTAL |
|------|---------|-----------|--------------|
|      |         | (1)       | (2)          |
| 1970 | 389438  | --        | 389438       |
| 1971 | 443219  | --        | 443219       |
| 1972 | 460734  | --        | 460734       |
| 1973 | 785312  | --        | 785312       |
| 1974 | 834065  | --        | 834065       |
| 1975 | 880329  | --        | 880329       |
| 1976 | 886872  | 97589     | 984461       |
| 1977 | 954877  | 105048    | 1059925      |
| 1978 | 973444  | 107106    | 1080549      |
| 1979 | 929258  | 102226    | 1031515      |
| 1980 | 1369370 | --        | 1369370      |
| 1981 | 1003200 | --        | 1003200      |
| 1982 | 978193  | --        | 978193       |
| 1983 | 778109  | --        | 778109       |
| 1984 | 550486  | --        | 550486       |

FONTE: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 11, NUM. 2, FEVEREIRO/75 (DADOS DE  
1970 A 1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 20, NUM. 10, OUTUBRO/84 (DADOS DE  
1975 A 1984).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

NOTAS: (1) DADOS ESTIMADOS.

(2) NÃO INCLUI MULTAS.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI  
"COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 17  
BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECADADAÇÃO DA TRU -- TAXA RODOVIA-  
ARIA UNICA

1970/84

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| ANO  | TRU    | ADICIONAL | TRU<br>TOTAL |
|------|--------|-----------|--------------|
|      | (1)    |           | (2)          |
| 1970 | --     | --        | --           |
| 1971 | 13.81  | --        | 13.81        |
| 1972 | 3.95   | --        | 3.95         |
| 1973 | 70.45  | --        | 70.45        |
| 1974 | 6.21   | --        | 6.21         |
| 1975 | 5.55   | --        | 5.55         |
| 1976 | 0.74   | --        | 11.83        |
| 1977 | 7.67   | 7.64      | 7.67         |
| 1978 | 1.94   | 1.96      | 1.95         |
| 1979 | -4.54  | -4.56     | -4.54        |
| 1980 | 47.36  | --        | 32.75        |
| 1981 | -26.59 | --        | -26.59       |
| 1982 | -2.69  | --        | -2.69        |
| 1983 | -20.45 | --        | -20.45       |
| 1984 | -29.25 | --        | -29.25       |

FONTE: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 11, NUM. 2, FEVEREIRO/75 (DADOS DE  
1970 A 1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 20, NUM. 10, OUTUBRO/84 (DADOS DE  
1975 A 1984).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL  
VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

NOTAS: (1) DADOS ESTIMADOS.

(2) NAO INCLUI MULTAS.

EVOLUÇÃO DA ARRECADAÇÃO DO ISTR - IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERMUNICIPAL E INTERESTADUAL DE PESSOAS E CARGAS

1970/84

(EM CR\$ MILHES DE 1984) (1)

| ANO  | PARCELA DE PASSAGEIROS | PARCELA DE CARGAS | TOTAL  |
|------|------------------------|-------------------|--------|
| 1970 | 62341                  | --                | 62341  |
| 1971 | 78027                  | --                | 78027  |
| 1972 | 56160                  | --                | 56160  |
| 1973 | 63110                  | --                | 63110  |
| 1974 | 62684                  | --                | 62684  |
| 1975 | 72087                  | --                | 72087  |
| 1976 | 47365                  | 75399             | 122764 |
| 1977 | 81147                  | 213674            | 294821 |
| 1978 | 85127                  | 230093            | 305220 |
| 1979 | 82921                  | 224764            | 307685 |
| 1980 | 82288                  | 255167            | 337455 |
| 1981 | 84390                  | 230809            | 315199 |
| 1982 | 89035                  | 233115            | 322150 |
| 1983 | 76858                  | 187782            | 264640 |
| 1984 | 60914                  | 156369            | 217283 |

FONTE: NF - RECEITA E DESPESA - UNIAO, ESTADOS E MUNICIPIOS. EXERCICIOS DE 1965/75: FINANÇAS DO BRASIL. VOL. XXIII. SECRET. GERAL-SECRETARIA DE ECONOMIA E FINANÇAS. BRASILIA 1981. (DADOS DE 1970/75).

ONER - ARRECADAÇÃO BRUTA ANUAL DO IMPOSTO SOBRE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PESSOAS E CARGAS. RJ. DIVISÃO FINANCEIRA DA DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO. SERVIÇO DE CONTROLE DE ARRECADAÇÃO. (DADOS DE 1975/81).

MINISTERIO DA FAZENDA - ESTATISTICA BASICA DE ARRECADAÇÃO 1982 (NUM. 12) E 1983 (NUM. 12). (DADOS DE 1982/83).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

OBS: FOI ESTIMADA A PARTICIPAÇÃO DA PARCELA DE PASSAGEIROS E DE CARGAS NO TOTAL DO ISTR PARA 1984.

ELABORAÇÃO - M/SEI/OT.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (ISRE/FGV).

## ANEXO 19

BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECADÇÃO DO ISTR - IMPOSTO SOBRE SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODUVIÁRIO INTERMUNICIPAL E INTERESTADUAL DE PESSOAS E CARGAS

1970/84

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| ANO  | PARCELA DE PASSAGEIROS | PARCELA DE CARGAS | TOTAL  |
|------|------------------------|-------------------|--------|
| 1970 | ---                    | ---               | ---    |
| 1971 | 25.16                  | ---               | 25.16  |
| 1972 | -28.02                 | ---               | -28.02 |
| 1973 | 12.37                  | ---               | 12.37  |
| 1974 | -0.67                  | ---               | -0.67  |
| 1975 | 15.00                  | ---               | 15.00  |
| 1976 | -34.29                 | ---               | 70.47  |
| 1977 | 71.32                  | 162.86            | 139.08 |
| 1978 | 4.90                   | 3.00              | 3.53   |
| 1979 | -2.59                  | 2.12              | 0.61   |
| 1980 | -0.76                  | 13.53             | 9.68   |
| 1981 | 2.55                   | -9.55             | -6.60  |
| 1982 | 5.50                   | 1.00              | 2.21   |
| 1983 | -13.68                 | -19.45            | -17.85 |
| 1984 | -20.88                 | -16.72            | -17.93 |

FONTE: MF - RECEITA E DESPESA - UNIAO, ESTADOS E MUNICIPIOS. EXERCICIOS DE 1969/75: FINANÇAS DO BRASIL. VOL. XXIII. SECRET. GERAL - SECRETARIA DE ECONOMIA E FINANÇAS. BRASILIA 1981. (DADOS DE 1970/75).

DNER - ARRECADÇÃO BRUTA ANUAL DO IMPOSTO SOBRE TRANSPORTE RODUVIÁRIO DE PESSOAS E CARGAS. RJ. DIVISÃO FINANCEIRA DA DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO. SERVIÇO DE CONTROLE DE ARRECADÇÃO. (DADOS DE 1975/81).

MINISTERIO DA FAZENDA - ESTATISTICA BASICA DE ARRECADÇÃO 1982 (NUM. 12) E 1983 (NUM. 12). (DADOS DE 1982/83).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

OBS: FOI ESTIMADA A PARTICIPAÇÃO DA PARCELA DE PASSAGEIROS E DE CARGAS NO TOTAL DO ISTR PARA 1984.

ELABORAÇÃO - MT/GEI/PT.

ANEXO 20  
BRASIL

AFRMM - ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVACAO  
DA MARINHA MERCANTE

1958/83

(EM CR\$ MILHÖES DE 1984) (1)

| EXERCICIO | AFRMM      |        | TOTAL  |
|-----------|------------|--------|--------|
|           | DO ARMADOR | DO FMM |        |
| 1958      | 14224      | 85344  | 99567  |
| 1959      | 17203      | 123864 | 141067 |
| 1960      | 18644      | 109200 | 127844 |
| 1961      | 23264      | 106888 | 132152 |
| 1962      | 30757      | 115337 | 146094 |
| 1963      | 27770      | 110349 | 138119 |
| 1964      | 20716      | 102811 | 123527 |
| 1965      | 23727      | 113742 | 137469 |
| 1966      | 23923      | 112525 | 136448 |
| 1967      | 35785      | 100169 | 135954 |
| 1968      | 51609      | 86201  | 137810 |
| 1969      | 71180      | 122881 | 194061 |
| 1970      | 97432      | 156345 | 245977 |
| 1971      | 80905      | 244370 | 325475 |
| 1972      | 133386     | 210356 | 343742 |
| 1973      | 164939     | 268192 | 433131 |
| 1974      | 150736     | 572194 | 722930 |
| 1975      | 188119     | 430879 | 618998 |
| 1976      | 151303     | 374961 | 526264 |
| 1977      | 79473      | 363904 | 443376 |
| 1978      | 86892      | 408508 | 495400 |
| 1979      | 93773      | 447055 | 540828 |
| 1980      | 116626     | 626782 | 743408 |
| 1981      | 108910     | 633851 | 742760 |
| 1982      | 111986     | 530608 | 642593 |
| 1983      | 118433     | 753222 | 871655 |

FONTE: SURINAM, CONFORME MT/SEIPOP - ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES - 1970: DADOS DE 1960 A 1967.

DIVISAO DE ARRECADACAO DA SURINAM - ELABORACAO SCAL/NI: DADOS DE 1970 A 1983.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FBV).



ANEXO 21

BRASIL

AFRMM - ADICIONAL AO FRETE PARA RENOVACAO  
DA MARINHA MERCANTE

1958/83

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| EXERCICIO | AFRMM                  |                    |  | TOTAL  |
|-----------|------------------------|--------------------|--|--------|
|           | AFRMM<br>DO<br>ARMADOR | AFRMM<br>DO<br>FMM |  |        |
| 1958      | 20.95                  | 45.14              |  | 41.66  |
| 1959      | 8.37                   | -11.84             |  | -9.37  |
| 1961      | 35.51                  | -2.12              |  | 3.37   |
| 1962      | 21.74                  | 7.91               |  | 10.55  |
| 1963      | -9.71                  | -4.93              |  | -5.46  |
| 1964      | -25.40                 | -6.88              |  | -10.54 |
| 1965      | 14.54                  | 10.63              |  | 11.29  |
| 1966      | 0.83                   | -1.07              |  | -0.74  |
| 1967      | 49.58                  | -10.92             |  | -0.36  |
| 1968      | 44.32                  | -13.94             |  | 1.37   |
| 1969      | 37.92                  | 42.55              |  | 40.82  |
| 1970      | 25.64                  | 27.40              |  | 26.75  |
| 1971      | -9.53                  | 36.23              |  | 32.32  |
| 1972      | 65.11                  | -13.99             |  | 5.67   |
| 1973      | 23.47                  | 27.49              |  | 25.93  |
| 1974      | -8.61                  | 113.35             |  | 66.91  |
| 1975      | 24.80                  | -24.70             |  | -14.32 |
| 1976      | -19.57                 | -12.98             |  | -14.98 |
| 1977      | -47.47                 | -2.25              |  | -15.75 |
| 1978      | 9.34                   | 12.26              |  | 11.73  |
| 1979      | 7.92                   | 9.44               |  | 9.17   |
| 1980      | 24.37                  | 40.18              |  | 27.44  |
| 1981      | -6.62                  | 1.14               |  | -0.06  |
| 1982      | 2.82                   | -16.39             |  | -13.49 |
| 1983      | 5.76                   | 41.95              |  | 35.65  |

FONTE: SUNAMAM, CONFORME NT/GEIPOP - ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES - 1970: DADOS DE 1960 A 1969.

DIVISAO DE ARRECADAÇÃO DA SUNAMAM - ELABORACAO SCAI/NT: DADOS DE 1970 A 1983.

## BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECADADAÇÃO DA TMP --  
TAXA DE MELHORAMENTO DO PORTOS

1962/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| ANO  | TMP    |
|------|--------|
| 1962 | 64076  |
| 1963 | 48847  |
| 1964 | 38862  |
| 1965 | 58814  |
| 1966 | 63032  |
| 1967 | 55266  |
| 1968 | 71185  |
| 1969 | 141253 |
| 1970 | 155467 |
| 1971 | 180957 |
| 1972 | 228071 |
| 1973 | 255760 |
| 1974 | 462023 |
| 1975 | 395903 |
| 1976 | 321368 |
| 1977 | 367954 |
| 1978 | 391482 |
| 1979 | 410783 |
| 1980 | 479199 |
| 1981 | 349427 |
| 1982 | 254276 |
| 1983 | 223303 |
| 1984 | 198576 |

FONTE: DNPVN - CONFORME MT. ANUARIO  
ESTATISTICO DOS TRANSPORTES,  
GEIPOP, BRASILIA, 1972 (DADOS  
DE 1962 A 1971).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM.  
2, FEV/75 (DADOS DE 1972 A  
1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM.  
10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A  
1983).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 21, NUM.  
1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS FE-  
LO IGP - DI "COLUMNA 2"  
(IBRE/FGV).

ANEXO 23

BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECADACÃO DA TMP -  
TAXA DE FLHORAMENTO DO PORTOS

1962/84

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| ANO  | TMP    |
|------|--------|
| 1962 | -31.57 |
| 1963 | -12.51 |
| 1964 | 40.28  |
| 1965 | 15.25  |
| 1966 | -10.89 |
| 1968 | 29.81  |
| 1969 | 96.43  |
| 1970 | 10.06  |
| 1971 | 16.92  |
| 1972 | 40.26  |
| 1973 | -11.93 |
| 1974 | 83.38  |
| 1975 | -13.59 |
| 1976 | -18.83 |
| 1977 | 14.50  |
| 1978 | 6.39   |
| 1979 | 4.93   |
| 1980 | 16.66  |
| 1981 | -27.08 |
| 1982 | -27.23 |
| 1983 | -12.57 |
| 1984 | -10.66 |

FONTE: DNPVN - CONFORME NT. ANUÁRIO  
ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES,  
BEIPOT, BRASÍLIA, 1972 (DADOS  
DE 1962 A 1971).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM.  
2, FEV/75 (DADOS DE 1972 A  
1974).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM.  
10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A  
1983).

BOLETIM MENSAL DO BANCO CEN-  
TRAL DO BRASIL, VOL. 31, NUM.  
1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE  
1984).

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO QUE SERVEM DE BASE FINANCEIRA AO SETOR TRANSPORTES

1965/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (7)

| ANOS | IULCLG ADICIONAL DA TRU | TRU ADICIONAL DA TRU | ISTR    | TMP    | AFRMM   | PARCELA DA TOTAL REC. ALINEA "D" TRIBUTAR./ TRIBUTARIA SOBRE DER. BASE FIN. DE PETROLEO DO SETOR TRANSPORT. | RECEITA  |
|------|-------------------------|----------------------|---------|--------|---------|---|----------|
|      | (1)                     | (2)                  | (3)     | (4)    | (5)     | (6)   | (7)      |
| 1965 | 1648651                 | --                   | --      | 53814  | 136980  | 1039444   | 9040671  |
| 1966 | 1583987                 | --                   | --      | 62022  | 136448  | 1784456   | 10031586 |
| 1967 | 1476980                 | --                   | --      | 55266  | 135401  | 1667447   | 8552389  |
| 1968 | 1776294                 | --                   | --      | 71185  | 137921  | 1985400   | 11067077 |
| 1969 | 2077250                 | --                   | --      | 141253 | 193677  | 2412380   | 12755239 |
| 1970 | 2059559                 | 389438               | 42341   | 155467 | 246285  | 2913090   | 13525666 |
| 1971 | 2370232                 | 443219               | 78027   | 100997 | 325539  | 3098015   | 15495594 |
| 1972 | 2461245                 | 459643               | 56160   | 290071 | 344051  | 2611172   | 19064839 |
| 1973 | 2613593                 | 83110                | 63110   | 255760 | 433226  | 4151001   | 28236897 |
| 1974 | 2515938                 | 824045               | 469023  | 723078 | 4604488 | 25691931  | 25691931 |
| 1975 | 2362153                 | 880329               | 72007   | 395903 | 619085  | 4329556   | 25572781 |
| 1976 | 4280425                 | 513667               | 97589   | 132905 | 526325  | 6749131   | 29678274 |
| 1977 | 3839543                 | 460694               | 105048  | 274021 | 367954  | 6466312   | 29137765 |
| 1978 | 3565647                 | 427907               | 973444  | 391482 | 495389  | 6266194   | 30862411 |
| 1979 | 2962957                 | 355547               | 107106  | 307685 | 540828  | 5609315   | 28814780 |
| 1980 | 1531201                 | 183759               | 1369370 | 410783 | 743238  | 1131545   | 31777062 |
| 1981 | 845145                  | 101424               | 1005200 | 479199 | 742763  | 1161876   | 29010121 |
| 1982 | 803673                  | 96437                | 322150  | 28427  | 642594  | 794868  | 3892192  |
| 1983 | 546508                  | 65582                | 223313  | 254274 | 871655  | 527447  | 24969523 |
| 1984 | 402977                  | 48358                | 217194  | 198596 | 750840  | 1277500   | 2445945  |

FONTE: - IULCLG, TRU E ISTR: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - AFRMM - SURNAM, CONFORME MT/GEIPOP - ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES - 1970 (DADOS DE 1965/69).  
 - DIVISAO DE ARRECAÇÃO DA SUNAMAN - ELABORAÇÃO SCAI/MT (DADOS DE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.  
 - TMP - DNPUN, CONFORME MT/GEIPOP - ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES - 1972 (DADOS DE 1965/71).  
 - BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1972/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - RECEITA TRIBUTARIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 1974) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - ALINEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETROLEO: OS VALORES APRESENTADOS REFEREM-SE AOS RECURSOS EFETIVAMENTE MOBILIZADOS PELO PME/UNIAO CONFORME APRESENTADO NO RELATORIO MT, PROGRAMA PME/PTAEC. EXECUÇÃO FISICO-FINANCEIRA E RESULTA- DOS OPERACIONAIS. 1980/84. SG/SAE/CODEPE, RELATORIO FINAL, BRASÍLIA, MINEC. 1985.

NOTAS: (1) A PARTIR DE 1976 OS DADOS FORAM OBTIDOS PELA MULTIPLICAÇÃO DO VALOR DO IULCLG MAIS O ADICIONAL (VALORES APRE- SENTADOS NO BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL) POR 0,6928371 (100/112).  
 (2) CORRESPONDE AO ADICIONAL DE 12% SOBRE O VALOR DO IULCLG.  
 (3) DADOS ESTIMADOS.  
 (4) INCLUI ARRECAÇÃO COM TRANSPORTE DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.  
 (5) DE JAN-MAIO/80: CORRESPONDE A 12% DO CUSTO CIF DO PETROLEO BRUTO IMPORTADO (ALINEA "N") MAIS 26% DA TRU, COR- RESPONDE A PARCELA DA UNIÃO (OL 1691 DE 02/08/79); DE ABRIL/80 A DEZ/81, CORRESPONDE A 6% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALINEA "D") (OL 1785 DE 13/05/80); DE 1982 A 1984, CORRESPONDE A 6% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 12% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DE- RIVADOS DE PETROLEO. (OL 1912 DE 29/12/81). EM 1983 A PARTICIPAÇÃO LEGAL DO SETOR TRANSPORTES NOS RECURSOS FOI DE 33,3%. (PME/PTAEC); A PARTIR DE 1981 ESSES RECURSOS DEIXARAM DE TER QUALQUER VINCULAÇÃO LEGAL.  
 (6) INCLUI SOMENTE RECEITAS ADVINDAS DA ARRECAÇÃO DA TAXA E IMPOSTOS. (RECEITA TRIBUTARIA)  
 (7) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 25

BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO QUE SERVEM DE BASE FINANCEIRA AO SETOR TRANSPORTES

1975/84

(EM Z)

| ANOS | IULCLG ADICIONAL DA TRU | TRU ADICIONAL DA TRU | ISTR | TMP   | AFRHM PARCELA DA TOTAL REC. ALÍNEA "D" TRIBUTAR./ SOBRE DER. BASE FIN. DE PETRÓLEO DO SETOR TRANSPORT. | (5)    |
|------|-------------------------|----------------------|------|-------|--|--------|
|      | (1)                     | (2)                  | (3)  | (4)   |  | (5)    |
| 1965 | 89.63                   | --                   | --   | 2.93  | 7.45   | 100.00 |
| 1966 | 88.88                   | --                   | --   | 3.48  | 7.65   | 100.00 |
| 1967 | 88.57                   | --                   | --   | 3.31  | 8.12   | 100.00 |
| 1968 | 89.47                   | --                   | --   | 3.59  | 6.95   | 100.00 |
| 1969 | 86.11                   | --                   | --   | 3.86  | 8.04   | 100.00 |
| 1970 | 70.70                   | --                   | --   | 5.34  | 8.45   | 100.00 |
| 1971 | 69.75                   | 13.37                | --   | 5.33  | 9.58   | 100.00 |
| 1972 | 68.16                   | 13.04                | 2.30 | 8.03  | 9.53   | 100.00 |
| 1973 | 62.96                   | 18.92                | 1.52 | 6.16  | 10.44  | 100.00 |
| 1974 | 54.64                   | 18.11                | 1.36 | 10.19 | 15.70  | 100.00 |
| 1975 | 54.56                   | 20.33                | 1.67 | 9.14  | 14.30  | 100.00 |
| 1976 | 63.42                   | 7.61                 | 1.45 | 4.76  | 7.80   | 100.00 |
| 1977 | 59.38                   | 7.12                 | 1.62 | 5.69  | 6.86   | 100.00 |
| 1978 | 56.90                   | 6.83                 | 1.71 | 4.87  | 6.25   | 100.00 |
| 1979 | 52.82                   | 6.34                 | 1.82 | 7.32  | 9.64   | 100.00 |
| 1980 | 26.51                   | 3.18                 | --   | 8.30  | 12.87  | 100.00 |
| 1981 | 18.61                   | 2.23                 | --   | 6.94  | 16.36  | 100.00 |
| 1982 | 20.65                   | 2.48                 | --   | 6.53  | 16.51  | 100.00 |
| 1983 | 16.68                   | 2.00                 | --   | 6.79  | 26.61  | 100.00 |
| 1984 | 16.48                   | 1.98                 | --   | 8.12  | 30.70  | 100.00 |

FONTE: - IULCLG, TRU E ISTR: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - AFRHM - SUHMAN, CONFORME MT/GEIPOP - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1970 (DADOS DE 1965/69).  
 - TMP - DNP/UN, CONFORME MT/GEIPOP - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1972 (DADOS DE 1965/71).  
 - RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 1974); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - ALÍNEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETRÓLEO: OS VALORES APRESENTADOS REFEREM-SE AOS RECURSOS EFETIVAMENTE MOBILIZADOS PELO PME/UNIÃO CONFORME APRESENTADO NO RELATÓRIO: MT. PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. 1980/84. SG/SAE/CODEPE, RELATÓRIO FINAL, BRASÍLIA, MINEO. 1985.

NOTAS: (1) A PARTIR DE 1976 OS DADOS FORAM OBTIDOS PELA MULTIPLICAÇÃO DO VALOR DO IULCLG MAIS O ADICIONAL (VALORES APRESENTADOS NO BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL) POR 0.822571 (100/112).  
 (2) CORRESPONDE AO ADICIONAL DE 12% SOBRE O VALOR DO IULCLG.  
 (3) DADOS ESTIMADOS.  
 (4) INCLUI ARRECAÇÃO COM TRANSPORTE DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.  
 (5) DE JAN-MAIO/80: CORRESPONDE A 12% DO CUSTO CIF DO PETRÓLEO BRUTO IMPORTADO (ALÍNEA "N") MAIS 26% DA TRU, CORRESPONDENTE A PARCELA DA UNIÃO (DL 1691 DE 02/08/79); DE ABRIL/80 A DEZ/81, CORRESPONDE A 61% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 55% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALÍNEA "D") (DL 1785 DE 13/08/80); DE 1982 A 1984 CORRESPONDE A 61% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A ATE 24% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DERIVADOS DE PETRÓLEO, (DL 1912 DE 27/12/81). EM 1980 A PARTICIPAÇÃO LEGAL DO SETOR TRANSPORTES NOS RECURSOS FOI DE 33.5%. (PME/PTAEC); A PARTIR DE 1981 ESSES RECURSOS DEIXARAM DE TER QUALQUER VINICULAÇÃO LEGAL.

ANEXO 26

BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO QUE SERVEM DE BASE FINANCEIRA AO SETOR TRANSPORTES

1965/84

(ANO BASE = 1976=100)

| ANOS | IULCLG ADICIONAL DA TRU | TRU ADICIONAL DA TRU | ISTR   | TMP    | AFRMM PARCELA DA ALÍNEA "D" TRIBUTAR SOBRE DER. DE PETROLEO DO SETOR TRANSPORT. | RECEITA TRIBUTARIA DA UNIÃO |
|------|-------------------------|----------------------|--------|--------|---|-----------------------------|
|      | (1)                     | (2)                  | (3)    | (4)    | (5)   | (6)                         |
| 1965 | 38.52                   | --                   | --     | 16.75  | 26.09   | 27.25                       |
| 1966 | 37.05                   | --                   | --     | 19.50  | 25.92   | 33.80                       |
| 1967 | 34.51                   | --                   | --     | 17.20  | 25.73   | 28.82                       |
| 1968 | 41.50                   | --                   | --     | 22.15  | 26.20   | 37.27                       |
| 1969 | 43.53                   | --                   | --     | 43.96  | 36.84   | 42.98                       |
| 1970 | 48.12                   | 43.91                | 50.72  | 48.33  | 44.79   | 45.57                       |
| 1971 | 55.37                   | 49.98                | 63.49  | 56.32  | 61.85   | 52.09                       |
| 1972 | 57.50                   | 51.83                | 45.69  | 90.27  | 65.37   | 64.23                       |
| 1973 | 61.06                   | 88.55                | 51.35  | 79.59  | 82.31   | 74.93                       |
| 1974 | 58.78                   | 94.05                | 51.00  | 145.95 | 137.38  | 86.57                       |
| 1975 | 55.19                   | 99.26                | 56.65  | 120.20 | 117.62  | 86.17                       |
| 1976 | 100.00                  | 100.00               | 100.00 | 100.00 | 100.00  | 100.00                      |
| 1977 | 89.70                   | 107.67               | 107.64 | 114.50 | 84.24   | 95.81                       |
| 1978 | 83.50                   | 83.30                | 239.83 | 121.82 | 94.12   | 103.99                      |
| 1979 | 69.22                   | 69.22                | 248.34 | 127.83 | 102.76  | 107.09                      |
| 1980 | 35.77                   | 35.77                | 250.34 | 141.23 | 141.23  | 107.07                      |
| 1981 | 19.74                   | 154.40               | 274.57 | 149.12 | 141.23  | 85.58                       |
| 1982 | 18.78                   | 19.75                | 256.46 | 108.74 | 141.12  | 97.75                       |
| 1983 | 12.77                   | 18.77                | 113.30 | 79.13  | 122.09  | 99.11                       |
| 1984 | 9.41                    | 12.77                | 87.74  | 69.18  | 165.61  | 84.13                       |
|      |                         | 62.07                | 176.72 | 61.80  | 24.52   | 78.79                       |

FONTE: - IULCLG, TRU E ISTR: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - AFRMM - SURANAM, CONFORME MT/GEIPOP - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1970 (DADOS DE 1965/69).  
 - DIVISÃO DE ARRECAÇÃO DA SURANAM - ELABORAÇÃO SCAL/MT (DADOS DE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.  
 - TMP - DNPOR, CONFORME MT/GEIPOP - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1972 (DADOS DE 1965/71).  
 - BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1972/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - RECEITA TRIBUTARIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 1974); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - ALÍNEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETROLEO: OS VALORES APRESENTADOS REFEREM-SE AOS RECURSOS EFETIVAMENTE MOBILIZADOS PELO PRE/UNIÃO CONFORME APRESENTADO NO RELATÓRIO: MT. PROGRAMA PRE/PTAEC. EXECUÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. 1980/84. SG/SAE/CODEPE, RELATÓRIO FINAL, BRASÍLIA, MINEO. 1985.

NOTAS: (1) A PARTIR DE 1976 OS DADOS FORAM OBTIDOS PELA MULTIPLICAÇÃO DO VALOR DO IULCLG MAIS O ADICIONAL (VALORES APRESENTADOS NO BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL) POR 0.8728571 (100/114).  
 (2) CORRESPONDE AO ADICIONAL DE 12% SOBRE O VALOR DO IULCLG.  
 (3) DADOS ESTIMADOS.  
 (4) INCLUI ARRECAÇÃO COM TRANSPORTE DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.  
 (5) DE JAN-MAIO/80: CORRESPONDE A 12% DO CUSTO CIF DO PETROLEO BRUTO IMPORTADO (ALÍNEA "N") MAIS 26% DA TRU, CORRESPONDE A PARCELA DA UNIÃO (DL 1691 DE 02/08/79); DE ABRIL/80 A DEZ/81, CORRESPONDE A SIX SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALÍNEA "D") (DL 1785 DE 13/03/80); DE 1982 A 1984 CORRESPONDE A SIX SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A ATÉ 24% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DERIVADOS DE PETROLEO (DL 1912 DE 29/12/84). EM 1980 A PARTICIPAÇÃO LEGAL DO SETOR TRANSPORTES NOS RECURSOS FOI DE 33.5%. (PRE/PTAEC); A PARTIR DE 1981 ESSES RECURSOS DEIXARAM DE TER QUALQUER VINCULAÇÃO LEGAL.  
 (6) INCLUI SOMENTE RECEITAS AVINDAS DA ARRECAÇÃO DA TAXA E IMPÓSTOS. (RECEITA TRIBUTARIA).  
 OBS: NO ITEM PARCELA DA ALÍNEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETROLEO, O ANO BASE CONSIDERADO FOI 1980.

ANEXO 27

BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO QUE SERVEM DE BASE FINANCEIRA AO SETOR TRANSPORTES

1965/84

| ANOS | (TAXA DE CRESCIMENTO ANUAL - EM %) |                      |        |        |   |                             |
|------|------------------------------------|----------------------|--------|--------|---|-----------------------------|
|      | (1)                                | (2)                  | (3)    | (4)    | (5)   | (6)                         |
|      | IULCLG ADICIONAL DA TRU            | TRU ADICIONAL DA TRU | ISTR   | IMP    | AFRMM PARCELA DA TOTAL REC. ALÍNEA "D" TRIBUTAR. TRIBUTÁRIA SOBRE DER. BASE FIN. DA UNIÃO DE PETRÓLEO DO SETOR TRANSPORT. | RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO |
| 1965 |                                    |                      |        |        |   | 10.96                       |
| 1966 | -3.80                              |                      |        | 15.25  | -0.39   | -2.99                       |
| 1967 | -6.87                              |                      |        | -10.89 | -0.77   | -6.55                       |
| 1968 | 20.27                              |                      |        | 28.81  | 1.86  | 19.05                       |
| 1969 | 16.94                              |                      |        | 98.43  | 40.57   | 15.25                       |
| 1970 | -0.85                              |                      |        | 10.06  | 27.03   | 6.04                        |
| 1971 | 15.08                              | 13.81                |        | 16.42  | 32.18   | 14.30                       |
| 1972 | 3.84                               | 3.71                 | 25.16  | 60.26  | 5.69  | 23.30                       |
| 1973 | 6.19                               | 70.85                | -28.02 | 12.37  | 25.92   | 14.95                       |
| 1974 | -3.74                              | 6.21                 | -0.67  | 83.38  | 66.91   | 15.54                       |
| 1975 | -6.11                              | 9.55                 | 15.00  | -15.59 | -14.38  | -0.46                       |
| 1976 | 81.21                              | 0.74                 | 7.64   | -18.83 | -14.98  | 55.89                       |
| 1977 | -10.50                             | 7.67                 | 139.88 | 14.50  | -15.76  | -4.19                       |
| 1978 | -7.13                              | 1.94                 | 3.53   | 6.59   | 11.73   | 5.91                        |
| 1979 | -16.80                             | -16.91               | 4.54   | 4.93   | 9.17  | -6.63                       |
| 1980 | -48.32                             | -48.32               | 9.68   | 16.66  | 37.44   | 10.28                       |
| 1981 | -44.81                             | -26.59               | -6.60  | -27.08 | -0.08   | -8.71                       |
| 1982 | -4.91                              | -4.92                | 2.21   | -13.49 | -32.75  | 1.40                        |
| 1983 | -32.00                             | -31.99               | -17.85 | -12.57 | -33.64  | -15.82                      |
| 1984 | -26.26                             | -26.26               | -17.93 | -10.67 | -47.39  | -25.34                      |

FONTE: - IULCLG, TRU E ISTR: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL; VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1973/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - AFRMM - SUMAMAN, CONFORME MT/GEIPIOT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1970 (DADOS DE 1965/69).  
 - DIVISÃO DE ARRECAÇÃO DA SUNAMAN - ELABORAÇÃO SCAI/MI (DADOS DE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.  
 - IMP - DNPUN, CONFORME MT/GEIPIOT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES - 1972 (DADOS DE 1965/71).  
 - RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL; VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 1974); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - ALÍNEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETRÓLEO: OS VALORES APRESENTADOS REFEREM-SE AOS RECURSOS EFETIVAMENTE MOBILIZADOS PELO PME/UNIÃO CONFORME APRESENTADO NO RELATÓRIO: MT, PROGRAMA PME/PTAEC, EXECUÇÃO FÍSICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS, 1980/84, SG/SAE/CODEPE, RELATÓRIO FINAL, BRASÍLIA, NÍMEO, 1985.

NOTAS: (1) A PARTIR DE 1976 OS DADOS FORAM OBTIDOS PELA MULTIPLICAÇÃO DO VALOR DO IULCLG MAIS O ADICIONAL (VALORES APRESENTADOS NO BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL) POR 0,8728571 (100/112).  
 (2) CORRESPONDE AO ADICIONAL DE 12% SOBRE O VALOR DO IULCLG.  
 (3) DADOS ESTIMADOS.  
 (4) INCLUI ARRECAÇÃO COM TRANSPORTE DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.  
 (5) DE JAN-MAIO/80: CORRESPONDE A 12% DO CUSTO CIF DO PETRÓLEO BRUTO IMPORTADO (ALÍNEA "N") MAIS 26% DA TRU, CORRESPONDENTE A PARCELA DA UNIÃO (DL 1691 DE 02/08/79); DE ABRIL/80 A DEZ/81, CORRESPONDE A 81% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALÍNEA "D") (DL 1785 DE 13/05/80); DE 1982 A 1984 CORRESPONDE A 81% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 24% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DE RIADOS DE PETRÓLEO, (DL 1912 DE 29/12/81). EM 1980 A PARTICIPAÇÃO LEGAL DO SETOR TRANSPORTES NOS RECURSOS FOI DE 33,3%. (PME/PTAEC); A PARTIR DE 1981 ESSES RECURSOS DEIXARAM DE TER QUALQUER VINCULAÇÃO LEGAL. (RECEITA TRIBUTÁRIA)  
 (6) INCLUI SOMENTE RECEITAS ADVINDAS DA TAXA E IMPOSTOS.

ANEXO 28  
BRASIL

EVOLUÇÃO DA ARRECAÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO  
QUE SERVEM DE BASE FINANCEIRA AO SETOR TRANSPORTES

1965/84

(EM Z)

| ANOS | IULCLG ADICIONAL |      | TRU ADICIONAL DA TRU | ISTR | THP  | AFRMM PARCELA DA TOTAL REC. ALINEA "D" TRIBUTAR./ TRIBUTARIA SOBRE DER. BASE FIN. DO SETOR DE PETROLEO | RECEITA TRIBUTARIA DA UNIÃO |
|------|------------------|------|----------------------|------|------|--|-----------------------------|
|      | (1)              | (2)  |                      |      |      |  |                             |
| 1965 | 18.24            | ---  | ---                  | ---  | 0.40 | 1.52   | 100.00                      |
| 1966 | 15.81            | ---  | ---                  | ---  | 0.62 | 1.36   | 100.00                      |
| 1967 | 17.27            | ---  | ---                  | ---  | 0.65 | 1.58   | 100.00                      |
| 1968 | 16.05            | ---  | ---                  | ---  | 0.64 | 1.25   | 100.00                      |
| 1969 | 16.29            | ---  | ---                  | ---  | 1.11 | 1.52   | 100.00                      |
| 1970 | 15.23            | 2.58 | ---                  | 0.46 | 1.15 | 1.82   | 100.00                      |
| 1971 | 15.33            | 2.67 | ---                  | 0.50 | 1.17 | 2.11   | 100.00                      |
| 1972 | 12.91            | 2.41 | ---                  | 0.29 | 1.52 | 1.80   | 100.00                      |
| 1973 | 11.75            | 3.53 | ---                  | 0.28 | 1.15 | 1.95   | 100.00                      |
| 1974 | 9.79             | 3.25 | ---                  | 0.24 | 1.83 | 2.81   | 100.00                      |
| 1975 | 9.24             | 3.44 | ---                  | 0.28 | 1.55 | 2.42   | 100.00                      |
| 1976 | 14.42            | 1.73 | 0.33                 | 0.41 | 1.08 | 1.77   | 100.00                      |
| 1977 | 13.18            | 1.58 | 0.56                 | 1.01 | 1.26 | 1.52   | 100.00                      |
| 1978 | 11.55            | 1.39 | 0.35                 | 0.99 | 1.27 | 1.61   | 100.00                      |
| 1979 | 10.28            | 1.23 | 0.35                 | 1.07 | 1.43 | 1.88   | 100.00                      |
| 1980 | 4.82             | 0.58 | ---                  | 1.06 | 1.51 | 2.34   | 100.00                      |
| 1981 | 2.91             | 0.35 | ---                  | 1.09 | 1.20 | 2.56   | 100.00                      |
| 1982 | 2.73             | 0.33 | ---                  | 1.10 | 0.84 | 2.18   | 100.00                      |
| 1983 | 2.19             | 0.26 | ---                  | 1.06 | 0.89 | 3.49   | 100.00                      |
| 1984 | 1.72             | 0.21 | ---                  | 0.93 | 0.85 | 3.21   | 100.00                      |

FONTE: - IULCLG, TRU E ISTR: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - AFRMM - SUNAMAN, CONFORME MT/GEIPIOT - ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES - 1970 (DADOS DE 1965/69).  
 - DIVISAO DE ARRECAÇÃO DA SUNAMAN - ELABORAÇÃO SCAI/MT (DADOS DE 1975/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.  
 - THP - DNPA, CONFORME MT/GEIPIOT - ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES - 1972 (DADOS DE 1965/71).  
 - BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL: VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1972/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - RECEITA TRIBUTARIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 1974); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).  
 - ALINEA "D" SOBRE DERIVADOS DE PETROLEO: OS VALORES APRESENTADOS REFEREM-SE AOS RECURSOS EFETIVAMENTE MOBILIZADOS PELO FME/UNIAO CONFORME APRESENTADO NO RELATORIO: MT. PROGRAMA PME/PTAEC. EXECUÇÃO FISICO-FINANCEIRA E RESULTA- DOS OPERACIONAIS. 1980/84. SG/SAE/CODEPE, RELATORIO FINAL, BRASILIA, NINEO. 1985.

NOTAS: (1) A PARTIR DE 1976 OS DADOS FORAM OBTIDOS PELA MULTIPLICAÇÃO DO VALOR DO IULCLG MAIS O ADICIONAL (VALORES APRE- SENTADOS NO BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL) POR 0.923571 (100/112).  
 (2) CORRESPONDE AO ADICIONAL DE 12% SOBRE O VALOR DO IULCLG.  
 (3) DADOS ESTIMADOS.  
 (4) INCLUI ARRECAÇÃO COM TRANSPORTE DE CARGAS E DE PASSAGEIROS.  
 (5) DE JAN-MAIO/80: CORRESPONDE A 12% DO CUSTO CIF DO PETROLEO BRUTO IMPORTADO (ALINEA "N") MAIS 26% DA TRU, COR- RESPONDENTE A PARCELA DA UNIÃO (DL 1651 DE 02/08/79); DE ABRIL/80 A DEZ/81, CORRESPONDE A 8% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A 35% INCIDENTE SOBRE O PREÇO DA GASOLINA "A" (ALINEA "D") (DL 1785 DE 13/05/80); DE 1982 A 1984 CORRESPONDE A 8% SOBRE PARCELA EQUIVALENTE A ATE 24% DO PREÇO DE REALIZAÇÃO DOS COMBUSTÍVEIS AUTOMOTIVOS DE- RIVADOS DE PETROLEO, (DL 1912 DE 29/12/81). EM 1980 A PARTICIPAÇÃO LEGAL DO SETOR TRANSPORTES NOS RECURSOS FOI DE 33.3% (PME/PTAEC); A PARTIR DE 1981 ESSES RECURSOS DEIXAM DE TER QUALQUER VINCULAÇÃO LEGAL.  
 (6) INCLUI SOMENTE RECEITAS ADVINDAS DA ARRECAÇÃO DA TAXA E IMPOSTOS. (RECEITA TRIBUTARIA)



ANEXO 29  
BRASIL

EVOLUÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE DESTINADOS  
AO SETOR TRANSPORTES SEGUNDO SUA DISTRIBUIÇÃO MODAL

1965/83

(EM CR\$ MILHES DE 1984) (10)

| ANO | RODOVIÁRIO |        |        | FERROV.   |                  |                 | TRANSPORTE COLETIVO URBANO |        |           | HIDROVIÁRIO |        |         | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR TRANSPORTES |          | RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO |
|-----|------------|--------|--------|-----------|------------------|-----------------|----------------------------|--------|-----------|-------------|--------|---------|--|----------|-----------------------------|
|     | IULCLG     | TRU    | ISTR   | SUB TOTAL | IULCLG SUB TOTAL | IULCLG ADICION. | TRU ADICION.               | TRU    | SUB TOTAL | AFRMM       | AFRMM  | AFRMM   | AFRMM  | AFRMM    |                             |
|     | (2)        | (3)    | (4)    |           |                  | (5)             | (6)                        | (7)    | (8)       |             |        |         |  | (9)      |                             |
| 765 | 1416191    | --     | --     | 1416191   | 181352           | --              | --                         | --     | --        | 53814       | 136980 | 190794  | 1788337  | 9000671  |                             |
| 766 | 1362362    | --     | --     | 1362362   | 174459           | --              | --                         | --     | --        | 62022       | 136448 | 198470  | 1735291  | 10041586 |                             |
| 767 | 1385590    | --     | --     | 1385590   | 138836           | --              | --                         | --     | --        | 55266       | 135401 | 198667  | 1413383  | 8502359  |                             |
| 768 | 1380641    | --     | --     | 1380641   | 142103           | --              | --                         | --     | --        | 71185       | 137921 | 209106  | 1711650  | 11047077 |                             |
| 769 | 1591174    | --     | --     | 1591174   | 166180           | --              | --                         | --     | --        | 141233      | 193877 | 335130  | 2092484  | 12755439 |                             |
| 770 | 1577622    | 389438 | 62341  | 2029401   | 164765           | --              | --                         | --     | --        | 155467      | 246285 | 401752  | 2575918  | 13765666 |                             |
| 771 | 1815598    | 443219 | 78027  | 2336844   | 187619           | --              | --                         | --     | --        | 180977      | 325339 | 506536  | 3037999  | 15457474 |                             |
| 772 | 1885514    | 426643 | 56160  | 2401117   | 196900           | --              | --                         | --     | --        | 290071      | 340051 | 634122  | 3232139  | 19061019 |                             |
| 773 | 2005613    | 785312 | 63110  | 2850435   | 209087           | --              | --                         | --     | --        | 255760      | 430226 | 688926  | 3743308  | 22032897 |                             |
| 774 | 1927132    | 634065 | 62684  | 2623881   | 201267           | --              | --                         | --     | --        | 469023      | 723078 | 1192101 | 4217449  | 20941931 |                             |
| 775 | 1719547    | 890329 | 72087  | 2623881   | 170075           | --              | --                         | --     | --        | 395903      | 619045 | 1014798 | 3857126  | 25972781 |                             |
| 776 | 2371355    | 762710 | 122905 | 3256970   | 205460           | 354430          | 124162                     | 97589  | 1350938   | 321348      | 566325 | 847673  | 5661041  | 29378374 |                             |
| 777 | 1983204    | 821194 | 294821 | 3097219   | 291803           | 317879          | 133683                     | 105048 | 1251567   | 367954      | 443376 | 811330  | 5451921  | 32139764 |                             |
| 778 | 1740379    | 837161 | 303220 | 2882760   | 217504           | 295256          | 136282                     | 107106 | 1194026   | 391482      | 495387 | 888971  | 5171151  | 30952411 |                             |
| 779 | 1303701    | 799188 | 307685 | 2410574   | 138296           | 536295          | 130100                     | 102226 | 1013948   | 540828      | 748338 | 951611  | 4512429  | 20614730 |                             |
| 780 | 673729     | 337172 | 315199 | 1326700   | 70435            | 277147          | 386162                     | 47162  | 790103    | 479199      | 748338 | 1222537 | 3721431  | 31772032 |                             |
| 781 | 371854     | 374940 | 64450  | 806244    | 38877            | 152971          | 223193                     | 223193 | 423288    | 174713      | 742763 | 917476  | 2441644  | 29026871 |                             |
| 782 | 253998     | 281720 | 52928  | 608646    | --               | 49824           | 158467                     | 158467 | 230436    | --          | 642594 | 642594  | 1481378  | 27413389 |                             |
| 783 | 178162     | 224095 | 55185  | 457442    | --               | 33337           | 126054                     | 126054 | 175431    | --          | 871655 | 871655  | 1501971  | 24966243 |                             |
| 784 | 131371     | 156540 | 43439  | 331350    | --               | 24582           | 89179                      | 89179  | 125367    | --          | 750840 | 750840  | 1209357  | 23384303 |                             |

NOTAS: - EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS:

- LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA
- IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1972/80/82 E 84.
- MT. CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPOP, BRASÍLIA, 1983. MINEO.

- DADOS SOBRE ARRECADADO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).
- TMP (1965/71) - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1972.
- AFRMM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECADADO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS PELA ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

(2) INCLUI RECURSOS DO FRN, DESTINADOS A UNIÃO (ONER), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.

(3) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (ONER), ESTADOS, MUNICÍPIOS E D. FEDERAL (PROGRESS E CONSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE VIAS).

(4) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO FUST (ONER E FND/SEPLAN), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.

(5) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (FND/SEPLAN), ESTADOS E D. FEDERAL.

(6) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU), ESTADOS E D. FEDERAL.

(7) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU), PNE/UNIÃO (PTOEC) E PNE/ESTADO.

(8) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A EBTU (FNDU/FDTU).

(9) INCLUI SUPLENTE RECEITAS ADVINDAS DA ARRECADADO DE IMPOSTOS E TAXAS (RECEITA TRIBUTÁRIA).

(10) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (18RE/FDV).

ANEXO 30  
BRASIL

EVOLUÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE DESTINA DOS  
AO SETOR TRANSPORTES SEGUNDO SUA DISTRIBUIÇÃO MODAL

1965/83

| ANO  | RODOVIÁRIO |      | FERROV. |           | TRANSPORTE COLETIVO URSÁRIO |          |      | HIDROVIÁRIO |      | TOTAL DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO |      |      |       |  |                    |
|------|------------|------|---------|-----------|-----------------------------|----------|------|-------------|------|--|------|------|-------|--|--------------------|
|      | IULCLG     | TRU  | ISTR    | SUB TOTAL | IULCLG                      | ADICION. | TRU  | ADICION.    | TRU  | ADICION.                               | TRU  | THP  | AFRNM | SUB LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR TRANSPORTES | RECEITA TRIBUTÁRIA |
|      | (2)        | (3)  | (4)     |           | (5)                         | (6)      | (7)  | (8)         |      |  |      |      |       | (9)  | (10)               |
| 1965 | 15.66      | --   | --      | 15.66     | --                          | --       | --   | --          | 0.60 | 1.52                                   | 2.11 | 0.60 | 1.52  | 19.78  | 100.00             |
| 1966 | 13.58      | --   | --      | 13.58     | --                          | --       | --   | --          | 0.62 | 1.36                                   | 1.98 | 0.62 | 1.36  | 17.30  | 100.00             |
| 1967 | 12.69      | --   | --      | 12.69     | --                          | --       | --   | --          | 0.65 | 1.58                                   | 2.23 | 0.65 | 1.58  | 16.55  | 100.00             |
| 1968 | 12.29      | --   | --      | 12.29     | --                          | --       | --   | --          | 0.64 | 1.25                                   | 1.89 | 0.64 | 1.25  | 15.47  | 100.00             |
| 1969 | 12.47      | --   | --      | 12.47     | --                          | --       | --   | --          | 1.11 | 1.52                                   | 2.63 | 1.11 | 1.52  | 16.40  | 100.00             |
| 1970 | 11.66      | 2.88 | 0.46    | 15.00     | --                          | --       | --   | --          | 1.15 | 1.82                                   | 2.97 | 1.15 | 1.82  | 19.19  | 100.00             |
| 1971 | 11.74      | 2.87 | 0.50    | 15.12     | --                          | --       | --   | --          | 1.17 | 2.11                                   | 3.28 | 1.17 | 2.11  | 19.22  | 100.00             |
| 1972 | 9.80       | 2.41 | 0.29    | 12.40     | --                          | --       | --   | --          | 1.52 | 1.80                                   | 3.33 | 1.52 | 1.80  | 16.96  | 100.00             |
| 1973 | 9.89       | 3.53 | 0.28    | 12.82     | --                          | --       | --   | --          | 1.15 | 1.95                                   | 3.10 | 1.15 | 1.95  | 16.56  | 100.00             |
| 1974 | 7.50       | 3.25 | 0.24    | 10.99     | --                          | --       | --   | --          | 1.83 | 2.81                                   | 4.64 | 1.83 | 2.81  | 16.41  | 100.00             |
| 1975 | 6.72       | 3.44 | 0.28    | 10.45     | --                          | --       | --   | --          | 1.55 | 2.42                                   | 3.97 | 1.55 | 2.42  | 15.08  | 100.00             |
| 1976 | 7.99       | 2.57 | 0.41    | 10.97     | 2.61                        | 1.19     | 0.42 | 0.33        | 1.08 | 1.77                                   | 2.86 | 1.08 | 1.77  | 19.07  | 100.00             |
| 1977 | 6.50       | 2.82 | 1.01    | 10.63     | 2.38                        | 1.09     | 0.46 | 0.36        | 1.26 | 1.52                                   | 2.78 | 1.26 | 1.52  | 18.71  | 100.00             |
| 1978 | 5.64       | 2.71 | 0.99    | 9.34      | 2.09                        | 0.96     | 0.44 | 0.35        | 1.27 | 1.61                                   | 2.87 | 1.27 | 1.61  | 16.76  | 100.00             |
| 1979 | 4.52       | 2.77 | 1.07    | 8.37      | 1.86                        | 0.85     | 0.45 | 0.35        | 1.43 | 1.88                                   | 3.30 | 1.43 | 1.88  | 15.66  | 100.00             |
| 1980 | 2.12       | 1.97 | 1.06    | 5.16      | 0.57                        | 0.40     | 0.22 | 0.40        | 0.77 | 2.34                                   | 3.05 | 0.77 | 2.34  | 11.71  | 100.00             |
| 1981 | 1.28       | 1.29 | 1.09    | 3.66      | 0.53                        | 0.16     | 0.16 | 0.40        | 0.77 | 2.56                                   | 3.16 | 0.60 | 2.56  | 8.41   | 100.00             |
| 1982 | 0.89       | 0.96 | 1.22    | 2.07      | 0.17                        | 0.08     | 0.54 | 0.78        | 0.54 | 2.18                                   | 2.18 | 0.78 | 2.18  | 5.04   | 100.00             |
| 1983 | 0.71       | 0.90 | 0.21    | 1.82      | 0.13                        | 0.06     | 0.50 | 0.70        | 0.50 | 3.49                                   | 3.49 | 0.50 | 3.49  | 4.02   | 100.00             |
| 1984 | 0.56       | 0.68 | 0.19    | 1.43      | 0.11                        | 0.05     | 0.38 | 0.54        | 0.38 | 3.21                                   | 3.21 | 0.38 | 3.21  | 5.17   | 100.00             |

FONTE: - EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS:

- LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA
- IFE/ANOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.
- MT. CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPOP, BRASÍLIA, 1983. MIMEO.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:
- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, THP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).
- TPE (1965/71) - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1972.
- AFRNM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/67) E SUMAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- NOTAS:
- (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS PELA ARRECAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.
  - (2) INCLUI RECURSOS DO FRN, DESTINADOS A UNIÃO (DNER), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.
  - (3) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (DNER), ESTADOS, MUNICÍPIOS E D. FEDERAL (PROGRESS E CONSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE VIAS).
  - (4) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO FEIST (DNER E FND/SEPLAN), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.
  - (5) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (FND/SEPLAN), ESTADOS E D. FEDERAL.
  - (6) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU) ESTADOS E D. FEDERAL.
  - (7) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU), PME/UNIÃO (PTAEC) E PME/ESTADO.
  - (8) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A EBTU (FNDU/FDTU).
  - (9) INCLUI SOMENTE RECEITAS ADIUNIDAS DA ARRECAÇÃO DE IMPOSTOS E TAXAS (RECEITA TRIBUTÁRIA).

ANEXO 31  
BRASIL

EVOLUÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE DESTINADOS  
AO SETOR TRANSPORTES SEGUNDO SUA DISTRIBUIÇÃO MODAL

1965/83

(ANO BASE - 1976=100)

| ANO  | RODOVIÁRIO |        |        | FERROV. |        |        | TRANSPORTE COLETIVO URBANO |        |        | HIDROVIÁRIO |        |          | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR TRANSPORTES |        |        |        |        |
|------|------------|--------|--------|---------|--------|--------|----------------------------|--------|--------|-------------|--------|----------|--|--------|--------|--------|--------|
|      | IULCLG     | TRU    | ISTR   | SUB     | TOTAL  | IULCLG | SUB                        | TOTAL  | IULCLG | ADICION.    | TRU    | ADICION. | TRU  | AFRMM  | TMP    | SUB    | TOTAL  |
|      | (2)        | (3)    | (4)    | (5)     | (6)    | (7)    | (8)                        | (9)    | (10)   | (11)        | (12)   | (13)     | (14)   | (15)   | (16)   | (17)   | (18)   |
| 1965 | 59,72      | --     | --     | 59,27   | 59,27  | --     | --                         | --     | --     | 16,75       | 26,03  | 22,51    | 31,59  | 30,46  | 22,41  | 23,41  | 30,65  |
| 1966 | 57,45      | --     | --     | 64,91   | 64,91  | --     | --                         | --     | --     | 19,30       | 25,92  | 22,49    | 30,65  | 33,00  | 25,73  | 22,49  | 25,00  |
| 1967 | 45,78      | --     | --     | 67,57   | 67,57  | --     | --                         | --     | --     | 17,20       | 25,73  | 22,49    | 30,65  | 25,00  | 25,73  | 22,49  | 25,00  |
| 1968 | 57,58      | --     | --     | 69,16   | 69,16  | --     | --                         | --     | --     | 22,15       | 26,20  | 21,67    | 30,24  | 25,00  | 26,20  | 21,67  | 27,27  |
| 1969 | 67,10      | --     | --     | 80,88   | 80,88  | --     | --                         | --     | --     | 43,96       | 36,84  | 32,54    | 36,84  | 26,95  | 32,54  | 36,84  | 43,96  |
| 1970 | 66,53      | 51,06  | 50,72  | 80,19   | 80,19  | --     | --                         | --     | --     | 48,30       | 46,79  | 47,39    | 45,86  | 43,57  | 47,39  | 45,86  | 43,57  |
| 1971 | 76,56      | 58,11  | 63,49  | 92,39   | 92,39  | --     | --                         | --     | --     | 56,32       | 61,85  | 59,74    | 53,53  | 54,07  | 59,74  | 53,53  | 54,07  |
| 1972 | 79,50      | 60,26  | 45,69  | 73,72   | 73,72  | --     | --                         | --     | --     | 90,37       | 65,37  | 74,81    | 57,07  | 64,23  | 65,37  | 57,07  | 64,23  |
| 1973 | 84,42      | 102,96 | 51,35  | 97,52   | 101,77 | --     | --                         | --     | --     | 79,59       | 82,31  | 81,28    | 66,22  | 74,93  | 81,28  | 66,22  | 74,93  |
| 1974 | 81,27      | 109,36 | 51,00  | 86,70   | 97,96  | --     | --                         | --     | --     | 145,95      | 137,38 | 140,63   | 86,57  | 86,57  | 140,63 | 74,53  | 86,57  |
| 1975 | 72,52      | 115,42 | 58,65  | 82,07   | 82,78  | --     | --                         | --     | --     | 123,20      | 117,62 | 119,74   | 82,17  | 82,17  | 119,74 | 68,13  | 82,17  |
| 1976 | 180,00     | 100,00 | 100,00 | 100,00  | 100,00 | 100,00 | 100,00                     | 100,00 | 100,00 | 100,00      | 100,00 | 100,00   | 100,00   | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| 1977 | 93,53      | 107,67 | 239,80 | 95,10   | 142,03 | 89,70  | 107,64                     | 92,64  | 92,64  | 114,50      | 84,24  | 95,71    | 92,31  | 92,31  | 95,71  | 92,31  | 92,31  |
| 1978 | 73,39      | 107,76 | 248,34 | 88,51   | 105,86 | 83,30  | 109,76                     | 87,64  | 87,64  | 121,82      | 94,12  | 104,62   | 91,35  | 91,35  | 104,62 | 91,35  | 103,99 |
| 1979 | 54,98      | 104,78 | 250,34 | 74,01   | 66,34  | 69,22  | 104,78                     | 75,06  | 75,06  | 127,83      | 102,76 | 112,26   | 79,71  | 79,71  | 112,26 | 79,71  | 97,07  |
| 1980 | 28,41      | 82,23  | 274,57 | 34,28   | 34,28  | 35,77  | 311,01                     | 58,49  | 58,49  | 149,12      | 141,23 | 144,22   | 65,74  | 65,74  | 144,22 | 65,74  | 107,07 |
| 1981 | 15,68      | 49,16  | 256,46 | 18,92   | 19,74  | 13,31  | 179,73                     | 31,33  | 31,33  | 54,37       | 141,12 | 108,23   | 43,13  | 43,13  | 108,23 | 43,13  | 97,80  |
| 1982 | 11,05      | 36,94  | 52,42  | 18,67   | 4,33   | 6,58   | 127,63                     | 17,07  | 17,07  | --          | 122,09 | 75,81    | 26,17  | 26,17  | 75,81  | 26,17  | 92,11  |
| 1983 | 7,51       | 29,38  | 43,06  | 13,98   | 4,30   | 4,44   | 101,52                     | 12,96  | 12,96  | --          | 165,61 | 102,83   | 24,53  | 24,53  | 102,83 | 24,53  | 64,13  |
| 1984 | 5,54       | 20,79  | 35,34  | 10,23   | 3,17   | 3,27   | 71,82                      | 9,28   | 9,28   | --          | 142,66 | 88,58    | 21,37  | 21,37  | 88,58  | 21,37  | 78,79  |

FONTE: - EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS:

- LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA
- IPEA/INOR - SIMONSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1979/80/82 E 84.
- MT. CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPOP, BRASÍLIA, 1983. Mimeo.
- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:
- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1973/83); VOL. 23, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).
- IAF (1965/71) - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1972.
- AFRMM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAHAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCHI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS PELA ARRECAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

- (2) INCLUI RECURSOS DO FRN, DESTINADOS A UNIÃO (DNER), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.
- (3) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (DNER), ESTADOS, MUNICÍPIOS E D. FEDERAL (PROGRESSO E SINALIZAÇÃO DE VIAS).
- (4) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO FEUST (DNER E FND/SEPLAN), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.
- (5) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIÃO (FND/SEPLAN), ESTADOS E D. FEDERAL.
- (6) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU), ESTADOS E D. FEDERAL.
- (7) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FDTU), PNE/UNIÃO (PTAEC) E PNE/ESTADO.
- (8) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A EBTU (FNDU/FDTU).
- (9) INCLUI SOBRENTE RECEITAS ADVINDAS DA ARRECAÇÃO DE IMPOSTOS E TAXAS (RECEITA TRIBUTÁRIA).

ANEXO 32

BRASIL

EVOLUÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIAO LEGALMENTE DESTINA DOS AO SETOR TRANSPORTES SEGUNDO SUA DISTRIBUIÇÃO MODAL

1965/83

| ANO  | MODAL      |        |         |        | TRANSPORTE COLETIVO URBANO |        |          |        | HIDROVIÁRIO |        | (CRESCIMENTO ANUAL - EM %) |            |
|------|------------|--------|---------|--------|----------------------------|--------|----------|--------|-------------|--------|----------------------------|------------|
|      | RODOVIÁRIO |        | FERROV. |        | ADICION.                   |        | TRU      |        | AFRHM       | SUB    | TOTAL DE                   | RECEITA    |
|      | IULCLG     | TRU    | ISTR    | SUB    | IULCLG                     | SUB    | ADICION. | TRU    | AFRHM       | TOTAL  | RECURSOS                   | TRIBUTÁRIA |
| (2)  | (3)        | (4)    | TOTAL   | (5)    | (6)                        | (7)    | (8)      | (9)    | (10)        | (11)   | (12)                       | (13)       |
| 1965 | -3.60      |        |         | -3.80  |                            |        |          |        | -0.39       | 15.29  | 4.02                       | -0.97      |
| 1966 | -20.32     |        |         | -20.42 |                            |        |          |        | -0.77       | -10.89 | -3.93                      | -18.45     |
| 1967 | 25.34      |        |         | 25.34  |                            |        |          |        | 1.86        | 28.80  | 8.67                       | 20.97      |
| 1968 | 16.94      |        |         | 16.94  |                            |        |          |        | 40.57       | 98.43  | 60.27                      | 29.40      |
| 1969 | -0.85      |        |         | -0.85  |                            |        |          |        | 27.03       | 10.06  | 19.38                      | 22.24      |
| 1970 | 15.08      | 13.81  | 25.16   | 15.15  |                            |        |          |        | 32.18       | 16.42  | 24.06                      | 6.04       |
| 1971 | 3.71       | 70.85  | -28.02  | 3.84   |                            |        |          |        | 5.69        | 40.26  | 25.19                      | 14.30      |
| 1972 | 6.19       | 70.85  | 12.38   | 6.19   |                            |        |          |        | 29.92       | -11.83 | 8.65                       | 23.00      |
| 1973 | -3.74      | 6.21   | -0.68   | -3.74  |                            |        |          |        | 66.91       | 83.38  | 73.02                      | 16.66      |
| 1974 | 10.77      | 5.55   | 15.00   | 10.77  |                            |        |          |        | -14.38      | -15.59 | -14.86                     | 15.34      |
| 1975 | 37.90      | -13.36 | 70.50   | 21.69  |                            |        |          |        | -14.98      | -16.43 | -14.86                     | -0.45      |
| 1976 | -15.45     | 7.67   | 139.80  | 20.81  | -10.30                     | 7.67   | 7.64     | -7.36  | -15.76      | 14.50  | -4.29                      | 13.05      |
| 1977 | -12.16     | 1.94   | 3.53    | -4.90  | -7.13                      | 1.94   | 1.96     | -5.40  | 11.73       | 6.39   | 9.31                       | -1.81      |
| 1978 | -25.09     | -4.54  | 0.91    | -25.46 | -16.90                     | -4.54  | -4.56    | -14.96 | 7.30        | 4.93   | 7.30                       | -5.15      |
| 1979 | -48.32     | -21.52 | 9.68    | -37.24 | -48.32                     | 194.82 |          | -22.08 | 37.44       | 16.66  | 23.47                      | -8.53      |
| 1980 | -44.81     | -40.22 | -6.60   | -48.32 | -44.81                     | -42.21 |          | -46.43 | -0.08       | -63.54 | -24.95                     | -17.53     |
| 1981 | -24.54     | -24.86 | -77.56  | -42.74 | -67.95                     | -29.99 |          | -45.51 | -13.49      |        | -29.96                     | -34.39     |
| 1982 | -32.00     | -20.45 | -17.85  | -25.15 | -32.00                     | -31.99 |          | -24.07 | 35.65       |        | 35.65                      | 1.34       |
| 1983 | -26.26     | -29.25 | -17.93  | -26.77 | -26.26                     | -29.25 |          | -29.42 | -13.86      |        | -13.86                     | -15.11     |
|      |            |        |         |        |                            |        |          |        |             |        |                            | -6.35      |

FONTE: - EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS:

- LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

- IPER/INOR - SIMOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.

- MT. CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPOP, BRASÍLIA, 1983. MINECO.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- TMP (1965/71) - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1972.

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIAO (DADOS DE 1972/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPOP, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAMAN, DIVISÃO DE ARRECAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

- NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS PELA ARRECAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.  
 (2) INCLUI RECURSOS DO FRM, DESTINADOS A UNIAO (DRE), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.  
 (3) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIAO (DRE), ESTADOS, MUNICÍPIOS E D. FEDERAL (PROGRESSO E CONSERVAÇÃO E SINALIZAÇÃO DE VIAS).  
 (4) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO FEUST (DNER E FND/SEPLAN), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.  
 (5) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A UNIAO (FNDU/FOTU), ESTADOS E D. FEDERAL.  
 (6) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FOTU), ESTADOS E D. FEDERAL.  
 (7) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNDU/FOTU), PME/UNIAO (PTREC) E PME/ESTADO.  
 (8) INCLUI RECURSOS DESTINADOS A EBTU (FNDU/FOTU).  
 (9) INCLUI SOMENTE RECEITAS ADVINDAS DA ARRECAÇÃO DE IMPOSTOS E TAXAS (RECEITA TRIBUTÁRIA).

ANEXO 33  
BRASIL

- EVOLUÇÃO DOS RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE DESTINADOS  
- AO SETOR TRANSPORTES SEGUNDO SUA DISTRIBUIÇÃO MODAL

1965/84

(EM Z)

| ANO  | RODOVIÁRIO |       | FERROV. |           | TRANSPORTE COLETIVO URBANO |        |                 |       | HIDROVIÁRIO  |       | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR TRANSPORTES |           |        |
|------|------------|-------|---------|-----------|----------------------------|--------|-----------------|-------|--------------|-------|--|-----------|--------|
|      | IULCLG     | TRU   | ISTR    | SUB TOTAL | IULCLG SUB TOTAL           | IULCLG | ADICION. IULCLG | TRU   | ADICION. TRU | TRU   | AFRHM  | SUB TOTAL | TOTAL  |
|      | (2)        | (3)   | (4)     |           |                            | (5)    | (6)             | (7)   | (8)          |       |  |           |        |
| 1965 | 79.19      | --    | --      | 79.19     | 10.14                      | --     | --              | --    | --           | 3.01  | 7.66   | 10.67     | 100.00 |
| 1966 | 78.51      | --    | --      | 78.51     | 10.05                      | --     | --              | --    | --           | 3.57  | 7.86   | 11.44     | 100.00 |
| 1967 | 76.71      | --    | --      | 76.71     | 9.81                       | --     | --              | --    | --           | 3.91  | 9.57   | 13.47     | 100.00 |
| 1968 | 79.48      | --    | --      | 79.48     | 8.30                       | --     | --              | --    | --           | 4.16  | 8.06   | 12.22     | 100.00 |
| 1969 | 76.04      | --    | --      | 76.04     | 7.94                       | --     | --              | --    | --           | 6.75  | 9.27   | 16.02     | 100.00 |
| 1970 | 60.77      | 15.00 | --      | 78.18     | 6.35                       | --     | --              | --    | --           | 5.99  | 9.49   | 15.48     | 100.00 |
| 1971 | 59.86      | 14.61 | 2.40    | 77.05     | 6.23                       | --     | --              | --    | --           | 5.97  | 10.73  | 16.70     | 100.00 |
| 1972 | 58.53      | 14.22 | 1.74    | 74.39     | 6.09                       | --     | --              | --    | --           | 8.97  | 10.64  | 19.62     | 100.00 |
| 1973 | 59.41      | 20.95 | 1.68    | 76.04     | 5.50                       | --     | --              | --    | --           | 6.82  | 11.56  | 18.38     | 100.00 |
| 1974 | 45.70      | 19.78 | 1.49    | 66.96     | 4.77                       | --     | --              | --    | --           | 11.12 | 17.15  | 28.27     | 100.00 |
| 1975 | 44.58      | 22.82 | 1.87    | 69.28     | 4.41                       | --     | --              | --    | --           | 10.26 | 16.05  | 26.31     | 100.00 |
| 1976 | 41.89      | 13.47 | 2.17    | 57.53     | 3.63                       | 13.69  | 6.26            | 2.19  | 1.72         | 5.68  | 9.30   | 14.97     | 100.00 |
| 1977 | 36.34      | 15.03 | 3.41    | 56.81     | 3.35                       | 12.75  | 5.83            | 2.45  | 1.93         | 9.13  | 9.58   | 14.88     | 100.00 |
| 1978 | 33.66      | 16.19 | 5.70    | 55.75     | 4.21                       | 12.48  | 5.71            | 2.64  | 2.07         | 7.57  | 9.58   | 17.15     | 100.00 |
| 1979 | 28.89      | 17.71 | 6.82    | 53.42     | 3.02                       | 11.88  | 5.44            | 2.88  | 2.27         | 9.10  | 11.99  | 21.09     | 100.00 |
| 1980 | 19.10      | 16.85 | 9.07    | 44.02     | 1.89                       | 7.45   | 3.41            | 10.36 | --           | 12.88 | 19.97  | 32.85     | 100.00 |
| 1981 | 15.23      | 15.36 | 12.91   | 43.50     | 1.59                       | 6.27   | 1.93            | 9.14  | --           | 7.16  | 30.42  | 37.50     | 100.00 |
| 1982 | 17.69      | 19.02 | 4.35    | 41.05     | --                         | 3.31   | 1.56            | 10.70 | --           | --    | 42.38  | 43.39     | 100.00 |
| 1983 | 11.86      | 14.92 | 3.52    | 30.31     | --                         | 2.22   | 1.05            | 8.39  | --           | --    | 58.03  | 58.03     | 100.00 |
| 1984 | 10.86      | 13.11 | 3.59    | 27.56     | --                         | 2.03   | 0.96            | 7.37  | --           | --    | 62.08  | 62.08     | 100.00 |

FONTE: - EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DE RECURSOS:

- LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA
- IPEA/INUR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.
- MT. CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO. GEIPIOT, BRASÍLIA, 1983. Mimeo.

- DADOS SOBRE ARRECADAÇÃO DO IMPOSTO E TAXAS:

- IULCLG E ADICIONAL, TRU E ADICIONAL, ISTR, TMP (DADOS DE 1972/83) E RECEITA TRIBUTÁRIA DA UNIÃO: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965/74) E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975/83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).
- TMP (1965/71) - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPIOT, BRASÍLIA, 1972.
- AFRHM - MT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, GEIPIOT, BRASÍLIA, 1970 (DADOS DE 1965/69) E SUNAHAN, DIVISÃO DE ARRECADAÇÃO, ELABORAÇÃO SCAI/MT (DESDE 1970/83); DADOS ESTIMADOS PARA 1984.

NOTAS: (1) VALORES GETHOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS PELA ARRECADAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

(2) INCLUI RECURSOS DO FRN, DESTINADOS À UNIÃO (DNER), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.

(3) INCLUI RECURSOS DESTINADOS À UNIÃO (DNER), ESTADOS, MUNICÍPIOS E D. FEDERAL (PROGRESS E SINALIZAÇÃO DE VIAS).

(4) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO FENST (DNER E FND/SEPLAN), ESTADOS, D. FEDERAL E MUNICÍPIOS.

(5) INCLUI RECURSOS DESTINADOS À UNIÃO (FND/SEPLAN), ESTADOS E D. FEDERAL.

(6) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO ESTU (FNDU/FDTU) ESTADOS E D. FEDERAL.

(7) INCLUI RECURSOS DESTINADOS AO EBTU (FNEU/FDTU), PME/UNIÃO (FINEC) E PME/ESTADO.

(8) INCLUI RECURSOS DESTINADOS À EBTU (FNDU/FDTU).

ANEXO 34  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR RODOVIÁRIO

1965/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| ANOS | IULCLG                     |                            |        |         | TRU        |                                |                                |        | ISTR       |       | TOTAL DE RECURSOS          |            | TOTAL DE RECURSOS          |                            |                         |       |
|------|----------------------------|----------------------------|--------|---------|------------|--------------------------------|--------------------------------|--------|------------|-------|----------------------------|------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------|-------|
|      | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL |                            | FRN    |         | UNIÃO/DNER |                                | ESTADOS, D. FEDER. MUNICIPAL./ |        | TOTAL      |       | UNIÃO/DNER                 |            | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL |                            | AO SETOR RODOV. TRANSP. |       |
|      | UNIÃO/DNER                 | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | FRN    | TOTAL   | UNIÃO/DNER | ESTADOS, D. FEDER. MUNICIPAL./ | PROGRESSO/FCSU                 | TOTAL  | UNIÃO/DNER | TOTAL | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | UNIÃO/DNER | TOTAL                      | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | UNIÃO/DNER              | TOTAL |
| 1965 | 566348                     | 678955                     | 177191 | 1422494 | ---        | ---                            | ---                            | ---    | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1966 | 542407                     | 650254                     | 169701 | 1362362 | ---        | ---                            | ---                            | ---    | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1967 | 432755                     | 518420                     | 134705 | 1085580 | ---        | ---                            | ---                            | ---    | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1968 | 673215                     | 545322                     | 142103 | 1360641 | ---        | ---                            | ---                            | ---    | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1969 | 787278                     | 637716                     | 166180 | 1591174 | ---        | ---                            | ---                            | ---    | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1970 | 780573                     | 632334                     | 164765 | 1577622 | 155775     | 233663                         | ---                            | 389438 | 62341      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1971 | 898318                     | 898318                     | 189619 | 1986255 | 177298     | 265932                         | ---                            | 443219 | 78027      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1972 | 932812                     | 755602                     | 196900 | 1885314 | 183887     | 275786                         | ---                            | 459643 | 56160      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1973 | 990552                     | 802373                     | 209087 | 2002013 | 314125     | 471187                         | ---                            | 785312 | 63110      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1974 | 953503                     | 772362                     | 201267 | 1927132 | 333626     | 500439                         | ---                            | 834065 | 62484      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1975 | 805494                     | 725181                     | 188972 | 1719647 | 352131     | 526197                         | ---                            | 880329 | 72087      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1976 | 975937                     | 1052385                    | 342434 | 2371355 | 230567     | 532123                         | ---                            | 762710 | 98324      | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1977 | 729513                     | 943328                     | 307163 | 1981204 | 249268     | 572326                         | ---                            | 621194 | 235837     | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1978 | 541978                     | 877149                     | 285252 | 1704379 | 253095     | 584064                         | ---                            | 837161 | 241176     | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1979 | 337777                     | 728888                     | 297037 | 1303701 | 241615     | 557373                         | ---                            | 799189 | 246148     | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1980 | 174557                     | 376675                     | 122496 | 673729  | 232793     | 394379                         | ---                            | 627172 | 289964     | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1981 | 96347                      | 207906                     | 67612  | 371854  | 85442      | 289398                         | ---                            | 374940 | 252159     | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1982 | ---                        | 197704                     | 64294  | 261998  | ---        | 281720                         | ---                            | 281720 | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1983 | ---                        | 134441                     | 43721  | 178162  | ---        | 224095                         | ---                            | 224095 | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |
| 1984 | ---                        | 99132                      | 32238  | 131371  | ---        | 158540                         | ---                            | 158540 | ---        | ---   | ---                        | ---        | ---                        | ---                        | ---                     | ---   |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT/CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO, GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, MÍMEO; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 1984.

DADOS SOBRE ARRECAÇÃO DOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A 83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS REC. SOBRE A ARREC. TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS. (2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 35

BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR RODOVIÁRIO

1965/84

| ANOS | IULCLG         |                                     |      |       | TRU            |                                    |       |                | ISTR                                |   | (EM %)  |   |
|------|----------------|-------------------------------------|------|-------|----------------|------------------------------------|-------|----------------|-------------------------------------|---|---|---|
|      | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | FRN  | TOTAL | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS,<br>D. FEDER.<br>MUNICIP./ | TOTAL | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL DE  | TOTAL DE  | RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>RODOV. |
|      |                |                                     |      |       |                |                                    |       |                |                                     | RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>RODOV. | RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>RODOV. |   |
| 1965 | 31.67          | 37.97                               | 9.91 | 79.55 | ---            | ---                                | ---   | ---            | ---                                 | ---   | ---   | 100.00  |
| 1966 | 31.27          | 37.48                               | 9.78 | 78.53 | ---            | ---                                | ---   | ---            | ---                                 | ---   | ---   | 100.00  |
| 1967 | 30.59          | 36.64                               | 9.50 | 76.73 | ---            | ---                                | ---   | ---            | ---                                 | ---   | ---   | 100.00  |
| 1968 | 39.33          | 31.86                               | 8.30 | 79.49 | ---            | ---                                | ---   | ---            | ---                                 | ---   | ---   | 100.00  |
| 1969 | 37.62          | 30.47                               | 7.94 | 76.03 | ---            | ---                                | ---   | ---            | ---                                 | ---   | ---   | 100.00  |
| 1970 | 30.07          | 24.36                               | 6.55 | 60.77 | 6.00           | 9.00                               | 15.00 | 2.40           | ---                                 | ---   | 2.40  | 100.00  |
| 1971 | 29.62          | 29.62                               | 6.25 | 65.49 | 5.65           | 8.77                               | 14.61 | 2.57           | ---                                 | ---   | 2.57  | 100.00  |
| 1972 | 28.86          | 23.38                               | 6.09 | 58.33 | 5.69           | 8.53                               | 14.22 | 1.74           | ---                                 | ---   | 1.74  | 100.00  |
| 1973 | 26.42          | 21.40                               | 5.58 | 53.41 | 8.38           | 12.57                              | 20.95 | 1.68           | ---                                 | ---   | 1.68  | 100.00  |
| 1974 | 22.61          | 18.31                               | 4.77 | 45.70 | 7.91           | 11.87                              | 19.78 | 1.49           | ---                                 | ---   | 1.49  | 100.00  |
| 1975 | 20.88          | 18.80                               | 4.90 | 44.58 | 9.13           | 13.69                              | 22.82 | 1.87           | ---                                 | ---   | 1.87  | 100.00  |
| 1976 | 17.24          | 18.60                               | 4.05 | 41.89 | 4.07           | 9.40                               | 13.47 | 1.74           | 0.43                                | 2.17  | 57.53   | 100.00  |
| 1977 | 13.38          | 17.32                               | 5.63 | 36.34 | 4.55           | 10.51                              | 15.06 | 4.03           | 1.08                                | 5.41  | 56.81   | 100.00  |
| 1978 | 10.55          | 17.08                               | 5.55 | 33.19 | 4.93           | 11.37                              | 16.30 | 4.75           | 1.19                                | 5.94  | 53.44   | 100.00  |
| 1979 | 7.49           | 16.15                               | 5.25 | 28.89 | 5.35           | 12.36                              | 17.71 | 5.45           | 1.36                                | 6.82  | 53.42   | 100.00  |
| 1980 | 4.69           | 10.12                               | 3.29 | 18.10 | 6.26           | 10.60                              | 16.85 | 7.25           | 1.81                                | 9.07  | 44.02   | 100.00  |
| 1981 | 3.95           | 8.51                                | 2.77 | 15.23 | 3.50           | 11.86                              | 15.36 | 10.33          | 2.58                                | 12.91   | 43.50   | 100.00  |
| 1982 | ---            | 13.35                               | 4.34 | 17.69 | ---            | 19.02                              | 19.02 | ---            | 4.35                                | 4.35  | 41.05   | 100.00  |
| 1983 | ---            | 8.95                                | 2.91 | 11.86 | ---            | 14.92                              | 14.92 | ---            | 3.52                                | 3.52  | 30.31   | 100.00  |
| 1984 | ---            | 8.20                                | 2.67 | 10.86 | ---            | 13.11                              | 13.11 | ---            | 3.59                                | 3.59  | 27.56   | 100.00  |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT/CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO, GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, MINEO; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 1984.

DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 74), VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A 83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 36

BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTARIOS DA

(1)

UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR RODOVIÁRIO

1965/84

(ANO BASE - 1976=100)

| ANOS | IULCLG         |                                     |        | TRU            |                                    |        | ISTR           |                                     |        | TOTAL DE RECURSOS |                                     |        |   |
|------|----------------|-------------------------------------|--------|----------------|------------------------------------|--------|----------------|-------------------------------------|--------|-------------------|-------------------------------------|--------|---|
|      | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS,<br>D. FEDER.<br>MUNICIP./ | TOTAL  | UNIÃO/<br>DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | UNIÃO/<br>DNER    | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | TOTAL DE<br>RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>RODOV. |
|      |                |                                     |        |                |                                    |        |                |                                     |        |                   |                                     |        |   |
| 1965 | 58.03          | 64.48                               | 51.74  | 59.99          | ---                                | ---    | ---            | ---                                 | ---    | ---               | ---                                 | 43.68  | 31.59   |
| 1966 | 55.58          | 61.75                               | 49.56  | 57.45          | ---                                | ---    | ---            | ---                                 | ---    | ---               | ---                                 | 41.83  | 30.65   |
| 1967 | 44.34          | 49.23                               | 39.25  | 45.78          | ---                                | ---    | ---            | ---                                 | ---    | ---               | ---                                 | 33.33  | 24.99   |
| 1968 | 68.98          | 51.79                               | 41.50  | 57.38          | ---                                | ---    | ---            | ---                                 | ---    | ---               | ---                                 | 41.78  | 30.24   |
| 1969 | 80.67          | 60.56                               | 48.53  | 67.10          | ---                                | ---    | ---            | ---                                 | ---    | ---               | ---                                 | 48.85  | 36.97   |
| 1970 | 79.98          | 60.05                               | 48.12  | 64.93          | 67.56                              | 43.91  | 51.06          | 51.06                               | 63.40  | ---               | 50.72                               | 62.31  | 45.86   |
| 1971 | 92.05          | 85.31                               | 55.37  | 83.76          | 76.89                              | 49.98  | 58.11          | 58.11                               | 79.36  | ---               | 63.49                               | 76.99  | 53.57   |
| 1972 | 95.58          | 71.76                               | 57.50  | 79.50          | 79.73                              | 51.83  | 60.26          | 60.26                               | 57.12  | ---               | 45.69                               | 73.72  | 57.10   |
| 1973 | 101.50         | 76.20                               | 61.06  | 84.42          | 136.23                             | 88.55  | 102.96         | 102.96                              | 64.19  | ---               | 51.35                               | 87.52  | 66.22   |
| 1974 | 97.70          | 73.35                               | 58.78  | 81.27          | 144.69                             | 94.05  | 109.36         | 109.36                              | 63.75  | ---               | 51.00                               | 86.70  | 74.50   |
| 1975 | 82.54          | 68.87                               | 55.19  | 72.52          | 152.71                             | 99.26  | 115.42         | 115.42                              | 73.32  | ---               | 58.65                               | 82.04  | 68.14   |
| 1976 | 100.00         | 100.00                              | 100.00 | 100.00         | 100.00                             | 100.00 | 100.00         | 100.00                              | 100.00 | 100.00            | 100.00                              | 100.00 | 100.00  |
| 1977 | 74.75          | 89.70                               | 89.70  | 83.55          | 107.67                             | 107.67 | 107.67         | 107.67                              | 239.83 | 239.88            | 239.88                              | 95.10  | 96.31   |
| 1978 | 55.53          | 83.30                               | 83.30  | 71.87          | 109.76                             | 109.76 | 109.76         | 109.76                              | 248.34 | 248.34            | 248.34                              | 87.41  | 90.71   |
| 1979 | 34.61          | 69.22                               | 69.22  | 54.98          | 104.78                             | 104.78 | 104.78         | 104.78                              | 250.34 | 250.34            | 250.34                              | 74.01  | 79.71   |
| 1980 | 17.89          | 35.77                               | 35.77  | 28.41          | 100.96                             | 74.11  | 82.23          | 82.23                               | 274.57 | 274.57            | 274.57                              | 50.30  | 65.74   |
| 1981 | 9.87           | 19.74                               | 19.74  | 15.68          | 37.05                              | 54.40  | 49.16          | 49.16                               | 256.46 | 256.46            | 256.46                              | 32.61  | 43.13   |
| 1982 | ---            | 18.78                               | 18.78  | 11.05          | ---                                | 52.94  | 36.94          | 36.94                               | ---    | ---               | ---                                 | 18.67  | 26.17   |
| 1983 | ---            | 12.77                               | 12.77  | 7.51           | ---                                | 42.11  | 29.38          | 29.38                               | ---    | ---               | ---                                 | 13.98  | 26.53   |
| 1984 | ---            | 9.41                                | 9.41   | 5.54           | ---                                | 29.79  | 20.79          | 20.79                               | ---    | ---               | ---                                 | 10.23  | 21.37   |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT/CONTRIBUIÇÃO DO USUARIO DO SETOR RODOVIÁRIO, GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, HIMEO; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 1984.

DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 74); VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A 83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.



ANEXO 37

BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR RODOVIÁRIO

1965/84

| ANOS | (CRESCIMENTO ANUAL - EM %) |                                     |        |                |                                    |        |                |                                    |                   |        |                |                                     |        |   |  |
|------|----------------------------|-------------------------------------|--------|----------------|------------------------------------|--------|----------------|------------------------------------|-------------------|--------|----------------|-------------------------------------|--------|---|--|
|      | IULCLG                     |                                     |        |                |                                    | TRU    |                |                                    |                   |        | ISTR           |                                     |        |   |  |
|      | UNIAO/<br>DNER             | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | FRN    | UNIAO/<br>DNER | ESTADOS,<br>D. FEDER.<br>MUNICIP./ | TOTAL  | UNIAO/<br>DNER | ESTADOS,<br>D. FEDER.<br>MUNICIP./ | PROGRESS/<br>FCSV | TOTAL  | UNIAO/<br>DNER | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>RODOV. | TOTAL DE<br>RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>TRANSP. |
| 1965 | -4.23                      | -4.23                               | -4.23  | -4.23          | -4.23                              | -4.23  | -4.23          | -4.23                              | -4.23             | -4.23  | -4.23          | -4.23                               | -4.23  | -4.23   | -2.98  |
| 1966 | -20.22                     | -20.27                              | -20.27 | -20.22         | -20.80                             | -20.32 | -20.32         | -20.32                             | -20.32            | -20.32 | -20.32         | -20.32                              | -20.32 | -20.32  | -18.45   |
| 1968 | 55.56                      | 5.19                                | 5.19   | 5.73           | 5.73                               | 25.34  | 25.34          | 25.34                              | 25.34             | 25.34  | 25.34          | 25.34                               | 25.34  | 25.34   | 20.99  |
| 1969 | 16.94                      | 16.94                               | 16.94  | 16.94          | 16.94                              | 16.94  | 16.94          | 16.94                              | 16.94             | 16.94  | 16.94          | 16.94                               | 16.94  | 16.94   | 22.27  |
| 1970 | -0.85                      | -0.85                               | -0.85  | -0.85          | -0.85                              | -0.85  | -0.85          | -0.85                              | -0.85             | -0.85  | -0.85          | -0.85                               | -0.85  | -0.85   | 24.04  |
| 1971 | 15.08                      | 42.07                               | 15.08  | 15.08          | 15.08                              | 25.90  | 25.90          | 25.90                              | 25.90             | 25.90  | 25.90          | 25.90                               | 25.90  | 25.90   | 16.83  |
| 1972 | 3.84                       | -15.89                              | 3.84   | 3.84           | 3.84                               | -5.08  | -5.08          | -5.08                              | -5.08             | -5.08  | -5.08          | -5.08                               | -5.08  | -5.08   | 6.57   |
| 1973 | 6.19                       | 6.19                                | 6.19   | 6.19           | 6.19                               | 6.19   | 6.19           | 6.19                               | 6.19              | 6.19   | 6.19           | 6.19                                | 6.19   | 6.19  | 15.98  |
| 1974 | -3.74                      | -3.74                               | -3.74  | -3.74          | -3.74                              | -3.74  | -3.74          | -3.74                              | -3.74             | -3.74  | -3.74          | -3.74                               | -3.74  | -3.74   | 12.50  |
| 1975 | -15.52                     | -6.11                               | -6.11  | -6.11          | -6.11                              | -10.77 | -10.77         | -10.77                             | -10.77            | -10.77 | -10.77         | -10.77                              | -10.77 | -10.77  | -8.53  |
| 1976 | 21.16                      | 45.20                               | 45.20  | 21.16          | 81.21                              | 37.90  | 37.90          | 37.90                              | 37.90             | 37.90  | 37.90          | 37.90                               | 37.90  | 37.90   | 46.76  |
| 1977 | -25.25                     | -10.30                              | -10.30 | -25.25         | -10.30                             | -16.45 | -16.45         | -16.45                             | -16.45            | -16.45 | -16.45         | -16.45                              | -16.45 | -16.45  | -9.69  |
| 1978 | -25.71                     | -7.13                               | -7.13  | -25.71         | -7.13                              | -13.97 | -13.97         | -13.97                             | -13.97            | -13.97 | -13.97         | -13.97                              | -13.97 | -13.97  | -8.09  |
| 1979 | -32.68                     | -16.90                              | -16.90 | -32.68         | -16.90                             | -23.51 | -23.51         | -23.51                             | -23.51            | -23.51 | -23.51         | -23.51                              | -23.51 | -23.51  | -12.13   |
| 1980 | -46.32                     | -48.32                              | -48.32 | -46.32         | -48.32                             | -48.32 | -48.32         | -48.32                             | -48.32            | -48.32 | -48.32         | -48.32                              | -48.32 | -48.32  | -17.53   |
| 1981 | -44.81                     | -44.81                              | -44.81 | -44.81         | -44.81                             | -44.81 | -44.81         | -44.81                             | -44.81            | -44.81 | -44.81         | -44.81                              | -44.81 | -44.81  | -34.39   |
| 1982 | -                          | -4.91                               | -4.91  | -              | -4.91                              | -29.54 | -29.54         | -29.54                             | -29.54            | -29.54 | -29.54         | -29.54                              | -29.54 | -29.54  | -39.33   |
| 1983 | -                          | -32.00                              | -32.00 | -              | -32.00                             | -32.00 | -32.00         | -32.00                             | -32.00            | -32.00 | -32.00         | -32.00                              | -32.00 | -32.00  | -25.15   |
| 1984 | -                          | -26.26                              | -26.26 | -              | -26.26                             | -26.26 | -26.26         | -26.26                             | -26.26            | -26.26 | -26.26         | -26.26                              | -26.26 | -26.26  | -19.47   |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT/CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO, BEPOT, BRASÍLIA, 1983, MINEO; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 1984.

DADOS SOBRE ARRECADAÇÕES IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 74), VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A 83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 38  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR RODOVIÁRIO

1965/84

(EM %)

| ANOS | IULCLG      |                            |                                   |                                   | TRU         |                                   |                                   |                                   | ISTR        |                            | TOTAL DE RECURSOS TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR RODOV. |
|------|-------------|----------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------|----------------------------|---|
|      | FRN         |                            | ESTADOS, D. FEDER. E MUNICIPAL. / |                                   | UNIAO/ DNER |                                   | ESTADOS, D. FEDER. E MUNICIPAL. / |                                   | UNIAO/ DNER | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL |   |
|      | UNIAO/ DNER | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | UNIAO/ DNER                       | ESTADOS, D. FEDER. E MUNICIPAL. / | UNIAO/ DNER | ESTADOS, D. FEDER. E MUNICIPAL. / | UNIAO/ DNER                       | ESTADOS, D. FEDER. E MUNICIPAL. / |             |                            |   |
| 1965 | 39.81       | 47.73                      | 12.46                             | 100.00                            | ---         | ---                               | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1966 | 39.81       | 47.73                      | 12.46                             | 100.00                            | ---         | ---                               | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1967 | 39.86       | 47.76                      | 12.38                             | 100.00                            | ---         | ---                               | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1968 | 49.48       | 40.08                      | 10.44                             | 100.00                            | ---         | ---                               | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1969 | 49.48       | 40.08                      | 10.44                             | 100.00                            | ---         | ---                               | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1970 | 38.46       | 31.16                      | 9.12                              | 77.74                             | 7.68        | 11.51                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1971 | 35.83       | 35.83                      | 7.56                              | 79.21                             | 7.07        | 10.61                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1972 | 38.85       | 31.47                      | 8.20                              | 78.52                             | 7.66        | 11.49                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1973 | 34.75       | 26.15                      | 7.24                              | 70.24                             | 11.02       | 16.53                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1974 | 33.77       | 27.35                      | 7.13                              | 68.24                             | 11.81       | 17.72                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1975 | 30.15       | 27.14                      | 7.07                              | 64.36                             | 13.18       | 19.77                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1976 | 29.96       | 32.33                      | 10.51                             | 72.81                             | 7.08        | 16.34                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1977 | 23.55       | 30.50                      | 9.92                              | 63.97                             | 8.02        | 18.50                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1978 | 19.04       | 30.81                      | 10.02                             | 59.87                             | 8.89        | 20.82                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1979 | 14.01       | 30.24                      | 9.83                              | 54.08                             | 10.02       | 23.13                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1980 | 10.65       | 22.99                      | 7.48                              | 41.12                             | 14.21       | 24.07                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1981 | 9.07        | 19.58                      | 6.37                              | 35.02                             | 8.05        | 27.26                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1982 | ---         | 32.51                      | 10.57                             | 43.08                             | ---         | 46.32                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1983 | ---         | 29.54                      | 9.61                              | 39.14                             | ---         | 49.26                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |
| 1984 | ---         | 29.74                      | 9.67                              | 39.41                             | ---         | 47.56                             | ---                               | ---                               | ---         | ---                        | 100.00  |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT/CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR RODOVIÁRIO, GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, MINEO; IPEA/INOR - SINÓPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1980/82 E 1984.

DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 (DADOS DE 1965 A 74), VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1975 A 83) E VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 39  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE  
DESTINADO AO SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO (1)

1976/84

| ANOS | IULCLG                  |                                     |        |               | ADICIONAL DO IULCLG                 |        |               |        | TRU            |        |               |         | (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2) |  |  |          |
|------|-------------------------|-------------------------------------|--------|---------------|-------------------------------------|--------|---------------|--------|----------------|--------|---------------|---------|-------------------------------|--|--|----------|
|      | UNIÃO<br>FND/<br>SEPLAN | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | FNDU/<br>FDTU | ESTADOS<br>E<br>DISTRITO<br>FEDERAL | TOTAL  | FNDU/<br>FDTU | ESTADO | PME/<br>ESTADO | TOTAL  | FNDU/<br>FDTU | EBTU    | ADIC.<br>DA TRU               | TOTAL DE<br>RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>TRANSP.<br>COLETIVO<br>URBANO | RECURSOS<br>TRIBUT.<br>LEGALM.<br>DESTIN.<br>AO SETOR<br>TRANSP. | TOTAL DE |
| 1976 | 513651                  | 261106                              | 774757 | 231150        | 132280                              | 354430 | 124162        | --     | 124162         | 124162 | 97589         | 1350938 | 5660957                       |  |  |          |
| 1977 | 460745                  | 234212                              | 694957 | 207312        | 110566                              | 317879 | 133683        | --     | 133683         | 133683 | 105048        | 1251566 | 5451899                       |  |  |          |
| 1978 | 427878                  | 217504                              | 645382 | 192558        | 102698                              | 295256 | 136282        | --     | 136282         | 136282 | 107106        | 1184025 | 5135188                       |  |  |          |
| 1979 | 355555                  | 180740                              | 536295 | 159996        | 95331                               | 245327 | 130100        | --     | 130100         | 130100 | 102226        | 1013949 | 4512442                       |  |  |          |
| 1980 | 183744                  | 93403                               | 277147 | 82691         | 44102                               | 126794 | 164324        | 221838 | 386162         | 386162 | --            | 790103  | 3721444                       |  |  |          |
| 1981 | 101417                  | 51554                               | 152971 | 22820         | 24342                               | 47162  | 60312         | 162842 | 223155         | 223155 | --            | 423288  | 2441650                       |  |  |          |
| 1982 | --                      | 49024                               | 49024  | --            | 23145                               | 23145  | --            | 158467 | 158467         | 158467 | --            | 230636  | 1481376                       |  |  |          |
| 1983 | --                      | 33337                               | 33337  | --            | 15740                               | 15740  | --            | 126054 | 126054         | 126054 | --            | 175130  | 1501969                       |  |  |          |
| 1984 | --                      | 24582                               | 24582  | --            | 11606                               | 11606  | --            | 89179  | 89179          | 89179  | --            | 125366  | 1209556                       |  |  |          |

FONTE: EVOLUÇÃO DA DESTINAÇÃO LEGAL DE RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1979/80/82 E 84.

DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1976 A 83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS REC. SOBRE A ARREC. TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS. (2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FBV).

ANEXO 40  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTARIOS DA UNIAO LEGALMENTE  
DESTINADO AO SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO (1)

1976/84

| ANOS | IULCLG |                            |       | ADICIONAL DO IULCLG |                            |       | TRU        |             | ADIC. DA TRU |            | TOTAL DE RECURSOS TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO |  | (EM %) |
|------|--------|----------------------------|-------|---------------------|----------------------------|-------|------------|-------------|--------------|------------|--|--|--------|
|      | UNIAO  | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL | FNDU/ FDTU          | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL | FNDU/ FDTU | PME/ ESTADO | TOTAL        | FNDU/ FDTU | EBTU   | TOTAL DE RECURSOS TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO |        |
| 1976 | 9.07   | 4.61                       | 13.69 | 4.08                | 2.18                       | 6.26  | 2.19       | --          | 2.19         | 1.72       | 23.86  | 100.00   | 100.00 |
| 1977 | 8.45   | 4.30                       | 12.75 | 3.80                | 2.03                       | 5.83  | 2.45       | --          | 2.45         | 1.93       | 22.96  | 100.00   | 100.00 |
| 1978 | 8.33   | 4.24                       | 12.57 | 3.75                | 2.00                       | 5.75  | 2.65       | --          | 2.65         | 2.09       | 23.06  | 100.00   | 100.00 |
| 1979 | 7.88   | 4.01                       | 11.88 | 3.55                | 1.89                       | 5.44  | 2.88       | --          | 2.88         | 2.27       | 22.47  | 100.00   | 100.00 |
| 1980 | 4.94   | 2.51                       | 7.45  | 2.22                | 1.19                       | 3.41  | 4.42       | 5.96        | 10.38        | --         | 21.23  | 100.00   | 100.00 |
| 1981 | 4.15   | 2.11                       | 6.27  | 0.93                | 1.00                       | 1.93  | 2.47       | 6.67        | 9.14         | --         | 17.34  | 100.00   | 100.00 |
| 1982 | --     | 3.31                       | 3.31  | --                  | 1.56                       | 1.56  | --         | 10.70       | 10.70        | --         | 15.57  | 100.00   | 100.00 |
| 1983 | --     | 2.22                       | 2.22  | --                  | 1.05                       | 1.05  | --         | 8.39        | 8.39         | --         | 11.66  | 100.00   | 100.00 |
| 1984 | --     | 2.03                       | 2.03  | --                  | 0.96                       | 0.96  | --         | 7.37        | 7.37         | --         | 10.36  | 100.00   | 100.00 |

FONTE: EVOLUÇÃO DA DESTINAÇÃO LEGAL DE RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECIFICA; IPEAVINOR - SINOPSE DAS RECEITAS PUBLICAS. COORDENAÇÃO DA AREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1979/80/82 E 84.

DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1976 A 83), VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 41

BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE DESTINADO AO SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO (1)

1976/84

(ANO BASE - 1976=100)

| ANOS | IULCLG |                            |        | ADICIONAL DO IULCLG |                            |        | TRU        |             |        | ADIC. DA TRU |        |        | TOTAL DE RECURSOS                        |  |                   |
|------|--------|----------------------------|--------|---------------------|----------------------------|--------|------------|-------------|--------|--------------|--------|--------|--|--|-------------------|
|      | UNIÃO  | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL  | FNDU/ FDTU          | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL  | FNDU/ FDTU | PME/ ESTADO | TOTAL  | FNDU/ FDTU   | EBTU   | EBTU   | TRIBUT. LEGALM. AO SETOR COLETIVO URBANO | TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO | TOTAL DE RECURSOS |
| 1976 | 100.00 | 100.00                     | 100.00 | 100.00              | 100.00                     | 100.00 | 100.00     | ---         | 100.00 | 100.00       | 100.00 | 100.00 | 100.00                                   | 100.00   | 100.00            |
| 1977 | 89.70  | 89.70                      | 89.70  | 89.69               | 89.69                      | 89.69  | 89.69      | ---         | 107.67 | 107.67       | 107.67 | 107.64 | 92.64                                    | 96.31  | 96.31             |
| 1978 | 83.30  | 83.30                      | 83.30  | 83.30               | 83.30                      | 83.30  | 83.30      | ---         | 109.76 | 109.76       | 109.75 | 87.64  | 87.64                                    | 90.71  | 90.71             |
| 1979 | 69.22  | 69.22                      | 69.22  | 69.22               | 69.22                      | 69.22  | 69.22      | ---         | 104.78 | 104.78       | 104.75 | 75.06  | 75.06                                    | 79.71  | 79.71             |
| 1980 | 35.77  | 35.77                      | 35.77  | 35.77               | 35.77                      | 35.77  | 35.77      | ---         | 132.35 | 132.35       | ---    | 58.49  | 58.49                                    | 65.74  | 65.74             |
| 1981 | 19.74  | 19.74                      | 19.74  | 9.87                | 19.75                      | 13.31  | 48.58      | 100.00      | 311.01 | 311.01       | ---    | 31.33  | 31.33                                    | 43.13  | 43.13             |
| 1982 | ---    | 18.76                      | 6.33   | ---                 | 18.77                      | 6.53   | ---        | 71.43       | 127.63 | 127.63       | ---    | 17.07  | 17.07                                    | 26.17  | 26.17             |
| 1983 | ---    | 12.77                      | 4.30   | ---                 | 12.77                      | 4.44   | ---        | 56.82       | 101.52 | 101.52       | ---    | 12.96  | 12.96                                    | 26.53  | 26.53             |
| 1984 | ---    | 9.41                       | 3.17   | ---                 | 9.41                       | 3.27   | ---        | 40.20       | 71.82  | 71.82        | ---    | 9.28   | 9.28                                     | 21.37  | 21.37             |

FONTE: EVOLUÇÃO DA DESTINAÇÃO LEGAL DE RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84. DADOS SOBRE ARRECADADOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM.10, OUT/84 (DADOS DE 1976 A 83), VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

OBS: PARA A TRU - PME/ESTADO O ANO BASE CONSIDERADO FOI 1980.

ANEXO 42  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE  
DESTINADO AO SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO (1)

1976/84

| ANOS | IULCLG     |                            |                            |        | ADICIONAL DO IULCLG        |        |                            |        | TRU    |        |        |        | (CRÉSCIMENTO ANUAL - EM %) ADIC. DA TRU                   |        |   |        |        |
|------|------------|----------------------------|----------------------------|--------|----------------------------|--------|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---|--------|---|--------|--------|
|      | UNIÃO      |                            | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL |        | FUNDOS                     |        | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL |        | FUNDOS |        | ESTADO |        | RECURSOS TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO |        | RECURSOS TRIBUT. LEGALM. DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO |        |        |
|      | FND/SEPLAN | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL                      | FUNDOS | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL  | FUNDOS                     | ESTADO | TOTAL  | FUNDOS | ESTADO | TOTAL  | FUNDOS  | ESTADO | TOTAL   | FUNDOS | ESTADO |
| 1976 | -10.30     | -10.30                     | -10.30                     | -10.31 | -10.31                     | -10.31 | -10.31                     | -10.31 | 7.67   | 7.67   | 7.67   | 7.67   | 7.67  | 7.67   | 7.64  | 7.64   | -7.36  |
| 1977 | -7.13      | -7.13                      | -7.13                      | -7.12  | -7.12                      | -7.12  | -7.12                      | -7.12  | 1.94   | 1.94   | 1.94   | 1.94   | 1.94  | 1.94   | 1.96  | 1.96   | -5.40  |
| 1978 | -16.90     | -16.90                     | -16.90                     | -16.91 | -16.91                     | -16.91 | -16.91                     | -16.91 | -4.54  | -4.54  | -4.54  | -4.54  | -4.54   | -4.54  | -4.56   | -4.56  | -12.13 |
| 1980 | -48.32     | -48.32                     | -48.32                     | -48.32 | -48.32                     | -48.32 | -48.32                     | -48.32 | 26.51  | 26.51  | 26.51  | 26.51  | 26.51   | 26.51  | ---   | ---    | -22.08 |
| 1981 | -44.81     | -44.81                     | -44.81                     | -44.81 | -44.81                     | -44.81 | -44.81                     | -44.81 | -63.30 | -63.30 | -63.30 | -63.30 | -63.30  | -63.30 | ---   | ---    | -46.43 |
| 1982 | ---        | -4.91                      | -67.95                     | -4.92  | -4.92                      | -50.93 | -4.92                      | -50.93 | ---    | ---    | -2.69  | -2.69  | -28.99  | -2.69  | ---   | ---    | -45.51 |
| 1983 | ---        | -32.00                     | -32.00                     | -31.99 | -31.99                     | -31.99 | -31.99                     | -31.99 | ---    | ---    | -20.45 | -20.45 | -20.45  | -20.45 | ---   | ---    | -24.07 |
| 1984 | ---        | -26.26                     | -26.26                     | -26.26 | -26.26                     | -26.26 | -26.26                     | -26.26 | ---    | ---    | -29.25 | -29.25 | -29.25  | -29.25 | ---   | ---    | -28.42 |

FONTE: EVOLUÇÃO DA DESTINAÇÃO LEGAL DE RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.

DADOS SOBRE ARRECADAÇÃO DOS IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM. 10, OUT/84 (DADOS DE 1976 A 83), VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 43  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA UNIÃO LEGALMENTE  
DESTINADO AO SETOR TRANSPORTE COLETIVO URBANO (1)

1976/84

(EM Z)

| ANOS | IULCLG |                            |       | ADICIONAL DO IULCLG |                            |       |            | TRU         |       |            | ADIC. TOTAL DE RECURSOS DA TRU |  | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTIN. AO SETOR COLETIVO URBANO |
|------|--------|----------------------------|-------|---------------------|----------------------------|-------|------------|-------------|-------|------------|--------------------------------|--|---|
|      | UNIÃO  | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL | FNDU/ FDTU          | ESTADOS E DISTRITO FEDERAL | TOTAL | FNDU/ FDTU | PME/ ESTADO | TOTAL | FNDU/ FDTU | ESTU                           |  |   |
| 1976 | 39.02  | 19.33                      | 57.35 | 17.11               | 9.13                       | 26.24 | 9.19       | --          | 9.19  | 7.22       | 100.00                         |  |   |
| 1977 | 36.81  | 18.71                      | 55.53 | 16.56               | 8.83                       | 25.40 | 10.68      | --          | 10.68 | 8.39       | 100.00                         |  |   |
| 1978 | 36.14  | 18.37                      | 54.51 | 16.26               | 8.67                       | 24.94 | 11.51      | --          | 11.51 | 9.05       | 100.00                         |  |   |
| 1979 | 35.07  | 17.83                      | 52.89 | 15.78               | 8.42                       | 24.20 | 12.83      | --          | 12.83 | 10.08      | 100.00                         |  |   |
| 1980 | 23.26  | 11.82                      | 35.08 | 10.47               | 5.58                       | 16.05 | 20.80      | 28.08       | 48.87 | --         | 100.00                         |  |   |
| 1981 | 23.96  | 12.18                      | 36.14 | 5.39                | 5.75                       | 11.14 | 14.25      | 38.47       | 52.72 | --         | 100.00                         |  |   |
| 1982 | --     | 21.26                      | 21.26 | --                  | 10.04                      | 10.04 | --         | 68.71       | 68.71 | --         | 100.00                         |  |   |
| 1983 | --     | 19.04                      | 19.04 | --                  | 8.99                       | 8.99  | --         | 71.98       | 71.98 | --         | 100.00                         |  |   |
| 1984 | --     | 19.61                      | 19.61 | --                  | 9.26                       | 9.26  | --         | 71.13       | 71.13 | --         | 100.00                         |  |   |

FONTE: EVOLUÇÃO DA DESTINAÇÃO LEGAL DE RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA; IPEA/INOR - SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS. COORDENAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.

DADOS SOBRE ARRECADADOS, IMPOSTOS E TAXAS: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 20, NUM.10, OUT/84 (DADOS DE 1976 A 83); VOL. 21, NUM. 1 E 2, JAN-FEV/85 (DADOS DE 1984).

NOTA: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.

ANEXO 44  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIÃO LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR FERROVIÁRIO  
1965/84

| ANOS | IULCLG/ |        | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR FERROVIÁRIO |                       | TOTAL DE RECURSOS LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR TRANSPORTIFS |                       |
|------|---------|--------|--|-----------------------|---|-----------------------|
|      | FFDF    | RFESA  | VAL. ABS. (2)<br>(CR\$ MILHÕES DE 1984)                      | (%) ANO BASE 1974=100 | VAL. ABS. (2)<br>(CR\$ MILHÕES DE 1984)                       | (%) ANO BASE 1974=100 |
| 1965 | 181352  | 90.10  | 181352   | 10.14                 | 1788076   | 10.14                 |
| 1966 | 174459  | 86.68  | 174459   | 10.06                 | 1734839   | 10.06                 |
| 1967 | 138836  | 68.98  | 138836   | 9.81                  | 1414806   | 9.81                  |
| 1968 | 142103  | 70.60  | 142103   | 8.30                  | 1711792   | 8.30                  |
| 1969 | 166180  | 82.57  | 166180   | 7.94                  | 2092745   | 7.94                  |
| 1970 | 164765  | 81.86  | 164765   | 6.35                  | 2595998   | 6.35                  |
| 1971 | 189619  | 94.21  | 189619   | 6.25                  | 3032225   | 6.25                  |
| 1972 | 196900  | 97.83  | 196900   | 6.09                  | 3748618   | 6.09                  |
| 1973 | 209087  | 103.89 | 209087   | 5.58                  | 4217154   | 5.58                  |
| 1974 | 201267  | 100.00 | 201267   | 4.77                  | 4217154   | 100.00                |
| 1975 | 170075  | 84.50  | 170075   | 4.41                  | 3857241   | 91.47                 |
| 1976 | 205460  | 102.08 | 205460   | 3.63                  | 5660957   | 134.24                |
| 1977 | 291805  | 144.98 | 291805   | 5.35                  | 5451899   | 129.28                |
| 1978 | 217504  | 108.07 | 217504   | 4.24                  | 5135188   | 121.77                |
| 1979 | 136296  | 67.72  | 136296   | 3.02                  | 4512442   | 107.00                |
| 1980 | 70435   | 35.00  | 70435  | 1.89                  | 3721444   | 88.25                 |
| 1981 | 38877   | 19.32  | 38877  | 1.59                  | 2441650   | 57.90                 |
| 1982 | --      | --     | --   | --                    | 1481376   | 35.13                 |
| 1983 | --      | --     | --   | --                    | 1501969   | 35.62                 |
| 1984 | --      | --     | --   | --                    | 1207556   | 28.68                 |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA, CONFORME MT - CONTRIBUIÇÃO DO USUÁRIO DO SETOR FERROVIÁRIO - GEIPOP, BRASÍLIA, 1983, NÍMERO. DADOS SOBRE A ARRECADADAÇÃO DO IULCLG: BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 E VOL. 20 NUM. 10, OUT/84.

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECADADAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.  
(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).



ANEXO 45  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO MONTANTE DE RECURSOS TRIBUTÁRIOS DA  
(1)  
UNIAO LEGALMENTE DESTINADOS AO SETOR HIDROVIÁRIO

1965/83

| ANOS | AFRMM/FUNDO DA<br>MARINHA MERCANTE                  |                      | TMP/FUNDO<br>PORTUÁRIO NACIONAL (2)                 |                      | TOTAL DE RECURSOS<br>LEGALMENTE DESTINADOS<br>AO SETOR HIDROVIÁRIO |                      | TOTAL DE RECURSOS<br>LEGALMENTE DESTINADOS<br>AO SETOR TRANSPORTES |                      |
|------|---|----------------------|---|----------------------|--|----------------------|--|----------------------|
|      | VAL. ABS.<br>(4)<br>(EM CR\$<br>MILHÕES<br>DE 1984) | ANO BASE<br>1976=100 | VAL. ABS.<br>(4)<br>(EM CR\$<br>MILHÕES<br>DE 1984) | ANO BASE<br>1976=100 | VAL. ABS.<br>(4)<br>(EM CR\$<br>MILHÕES<br>DE 1984)                | ANO BASE<br>1976=100 | VAL. ABS.<br>(4)<br>(EM CR\$<br>MILHÕES<br>DE 1984)                | ANO BASE<br>1976=100 |
|      |   |                      | PORTOBRAS (3)                                       |                      |  |                      |  |                      |
| 1965 | 136980  | 26.03                | 53814   | 16.75                | 190793   | 22.51                | 1788076  | 31.59                |
| 1966 | 136448  | 25.92                | 62022   | 19.30                | 198470   | 23.41                | 1734839  | 30.65                |
| 1967 | 135401  | 25.73                | 55266   | 17.20                | 190667   | 22.49                | 1414806  | 24.99                |
| 1968 | 137921  | 26.20                | 71135   | 22.15                | 209107   | 24.67                | 1711782  | 30.24                |
| 1969 | 193877  | 36.84                | 141253  | 43.94                | 335130   | 39.54                | 2092945  | 34.97                |
| 1970 | 246285  | 46.79                | 155467  | 48.38                | 401752   | 47.39                | 2595978  | 45.86                |
| 1971 | 325539  | 61.85                | 180997  | 56.32                | 506536   | 59.76                | 3032823  | 53.57                |
| 1972 | 340051  | 65.37                | 280071  | 90.27                | 634122   | 74.81                | 3232225  | 57.10                |
| 1973 | 433226  | 82.31                | 255750  | 79.59                | 688986   | 81.28                | 3748618  | 66.22                |
| 1974 | 723078  | 137.38               | 469023  | 145.95               | 1192101  | 140.63               | 4217154  | 74.50                |
| 1975 | 619085  | 117.62               | 395903  | 123.20               | 1014987  | 119.74               | 3857241  | 68.14                |
| 1976 | 526325  | 100.00               | 321348  | 100.00               | 847374   | 100.00               | 5660957  | 100.00               |
| 1977 | 443376  | 84.24                | 367954  | 114.50               | 651330   | 95.71                | 5451899  | 96.31                |
| 1978 | 495389  | 94.12                | 391482  | 121.82               | 886872   | 104.62               | 5135188  | 90.71                |
| 1979 | 540828  | 102.76               | 410783  | 127.83               | 951611   | 112.26               | 4512442  | 79.71                |
| 1980 | 743338  | 141.23               | 479293  | 149.13               | 1222571  | 144.23               | 3721444  | 65.74                |
| 1981 | 741806  | 140.94               | 174713  | 54.37                | 916520   | 108.12               | 2441650  | 43.13                |
| 1982 | 642594  | 122.09               | -   | -                    | 642594   | 75.81                | 1481376  | 26.17                |
| 1983 | 871655  | 165.61               | -   | -                    | 871655   | 102.83               | 1501969  | 26.53                |

FONTE: EVOLUÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS: LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA: IPEA/INOR, SINOPSE DAS RECEITAS PÚBLICAS COORDENADORIA DA ÁREA DE ESTUDOS FINANCEIROS, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1978/80/82 E 84.  
DADOS SOBRE ARRECAÇÃO: MT/GEIPIOT - ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, BRASÍLIA, EDIÇÕES DE 1970 E 72; DIVISÃO DE ARRECAÇÃO DA SUNAMAM (ELABORAÇÃO SCAI/MT. BOLETIM MENSAL DO BANCO CENTRAL DO BRASIL, VOL. 11, NUM. 2, FEV/75 E VOL. 20, NUM. 10, OUT/84.

NOTAS: (1) VALORES OBTIDOS PELA APLICAÇÃO DOS PERCENTUAIS LEGAIS DE DESTINAÇÃO DOS RECURSOS SOBRE A ARRECAÇÃO TOTAL DOS IMPOSTOS E TAXAS.  
(2) INCLUI O FMP - FUNDO DE MELHORAMENTO DOS PORTOS NO PERÍODO 1965/75.  
(3) A PORTOBRAS FOI CRIADA PELA LEI NUM. 5322 DE 10/07/75 EM SUBSTITUIÇÃO AO DNPVN.  
(4) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/198V).

ANEXO 46

ERTU

RECEITAS GLOBAIS SEGUNDO A ORIGEM

1976/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| ANOS | RECEITAS PROPRIAS |              |              | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |        |        |                | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|--------------|--------------|-------------------------|--------|--------|----------------|----------------|--------|-------------|
|      | TRU               | ADIC. DA TRU | ADIC. IULCLG | DOTAÇÃO ORDINAR.        | FND    | PME    | TOTAL INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL  |             |
| 1976 | 178028            | 50428        | 158837       | 387292                  | --     | --     | --             | --             | --     | 387292      |
| 1977 | 241581            | 117928       | 193780       | 553290                  | 85870  | --     | 85870          | --             | --     | 639161      |
| 1978 | 150322            | 101121       | 199662       | 431105                  | 165075 | --     | 165075         | 14755          | 73674  | 684630      |
| 1979 | 91367             | 71324        | 127900       | 290591                  | 139899 | --     | 139899         | 27082          | 161819 | 619392      |
| 1980 | 59892             | 46735        | 84096        | 190722                  | --     | 101839 | 263469         | 25075          | --     | 479266      |
| 1981 | --                | --           | --           | --                      | --     | 26955  | 318628         | 33750          | --     | 352378      |
| 1982 | --                | --           | --           | --                      | --     | 30913  | 214704         | 99938          | 8446   | 323088      |
| 1983 | --                | --           | --           | --                      | --     | 14745  | 159401         | 201040         | 74704  | 435145      |
| 1984 | --                | --           | --           | --                      | --     | 4750   | 246113         | 469069         | 59877  | 775059      |

FONTE: MT/EBTU - DPOR/DIFIN.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 47

EBTU

RECEITAS GLOBAIS SEGUNDO A ORIGEM

1976/84

(EM %)

| ANOS | RECEITAS PROPRIAS |              |       | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |                |       | FINANCIAMENTOS |                         | OUTROS RECURSOS | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|--------------|-------|-------------------------|----------------|-------|----------------|-------------------------|-----------------|-------------|
|      | TRU               | ADIC. DA TRU | FDTU  | ADIC. IULCLB            | DOCAO ORDINAR. | FND   | PME            | TOTAL INTERNOS EXTERNOS |                 |             |
| 1976 | 45.97             | 13.02        | 41.01 |                         |                |       |                |                         |                 | 100.00      |
| 1977 | 37.80             | 18.45        | 30.32 |                         |                | 13.43 |                |                         |                 | 100.00      |
| 1978 | 19.04             | 14.77        | 29.16 |                         |                | 24.11 |                | 2.16                    | 10.76           | 100.00      |
| 1979 | 14.75             | 11.52        | 20.65 |                         |                | 22.59 |                | 4.37                    | 26.13           | 100.00      |
| 1980 | 12.50             | 9.75         | 17.55 |                         | 33.72          |       | 21.25          | 5.23                    |                 | 100.00      |
| 1981 |                   |              |       |                         | 82.77          |       | 7.65           | 9.58                    |                 | 100.00      |
| 1982 |                   |              |       |                         | 56.89          |       | 9.57           | 30.93                   | 2.61            | 100.00      |
| 1983 |                   |              |       |                         | 33.24          |       | 3.39           | 46.20                   | 17.17           | 100.00      |
| 1984 |                   |              |       |                         | 31.14          |       | 0.61           | 60.52                   | 7.73            | 100.00      |

FONTE: NT/EBTU - DPOR/DIFIN.

ANEXO 48

EUTU

INVESTIMENTO REALIZADO SEGUNDO MODALIDADE DE  
TRANSPORTE E PROJETOS

1976/84

| MODALIDADE/<br>PROJETO                        | (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1) |        |        |        |        |        |        |        |        |  |
|---|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|
|   | 1976                          | 1977   | 1978   | 1979   | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   |  |
| 1. TREM DE SUBURBIO                           | --                            | 5152   | 14755  | 2882   | 10177  | 26955  | 66715  | 229504 | 505201 |  |
| 1.1 PORTO ALEGRE                              | S/INF                         | S/INF  | S/INF  | S/INF  | 10177  | 26955  | 17513  | 25960  | 161770 |  |
| 1.2 B. HORIZONTE                              | S/INF                         | S/INF  | S/INF  | S/INF  | --     | --     | 45187  | 69455  | 125108 |  |
| 1.3 RECIFE                                    | S/INF                         | S/INF  | S/INF  | S/INF  | --     | --     | 4015   | 134088 | 218323 |  |
| 2. METRO                                      | 83502                         | 315716 | 249500 | 204453 | 120520 | 159434 | 69367  | 38795  | --     |  |
| 2.1 SAO PAULO                                 | --                            | 157858 | 125679 | 92507  | 50216  | 79749  | 32643  | 16031  | --     |  |
| 2.2 RIO DE JANEIRO                            | 83502                         | 157858 | 123822 | 111946 | 70303  | 79685  | 36724  | 22764  | --     |  |
| 3. TROLEBUS                                   | --                            | --     | --     | --     | 32072  | 13143  | 13841  | 224    | --     |  |
| 4. MELHORIA NO SISTEMA ONIBUS                 | 298891                        | 299258 | 351240 | 350452 | 266951 | 107087 | 120446 | 62770  | 62427  |  |
| 4.1 RACIONALIZACAO DO TRANSPORTE<br>PUBLICO   | 23274                         | 25332  | 36321  | 32109  | 16069  | 4243   | 12609  | 10026  | 8316   |  |
| 4.2 EXPANSAO E MELHORIA DA<br>INFRA-ESTRUTURA | 169249                        | 210239 | 227379 | 227110 | 163658 | 81041  | 79430  | 40872  | 49153  |  |
| 4.3 CAPACIDADE E SEGURANCA DE<br>TRAFEGO      | 89831                         | 49803  | 66967  | 70519  | 46367  | 8565   | 19137  | 6630   | 4338   |  |
| 4.4 TERMINAIS URBANOS                         | 16537                         | 14884  | 18573  | 20713  | 20857  | 13238  | 9271   | 5242   | 620    |  |
| 5. TRANSPORTE HIDROVIARIO URBANO              | 1857                          | --     | --     | 2346   | 18814  | 5726   | 3950   | --     | --     |  |
| TOTAL   | 384230                        | 620126 | 615496 | 560134 | 448534 | 312344 | 274319 | 331294 | 567628 |  |

FONTE: MT/EUTU - DPOR/DIFIN.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 49

EBTU

INVESTIMENTO REALIZADO SEGUNDO MODALIDADE DE  
TRANSPORTE E PROJETOS

1976/84

| MODALIDADE/<br>PROJETO                     | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   | (EM %) |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. TREM DE SUBURBIO                        | --     | 0.83   | 2.40   | 0.51   | 2.27   | 8.63   | 24.32  | 69.28  | 89.00  |        |
| 1.1 PORTO ALEGRE                           | S/INF  | S/INF  | S/INF  | S/INF  | 2.27   | 8.63   | 6.38   | 7.84   | 28.50  |        |
| 1.2 S. HORIZONTE                           | S/INF  | S/INF  | S/INF  | S/INF  | --     | --     | 16.47  | 20.96  | 22.04  |        |
| 1.3 RECIFE                                 | S/INF  | S/INF  | S/INF  | S/INF  | --     | --     | 1.46   | 40.47  | 38.46  |        |
| 2. METRO                                   | 21.73  | 50.91  | 40.54  | 36.50  | 26.87  | 51.04  | 25.29  | 11.71  | --     |        |
| 2.1 SAO PAULO                              | --     | 25.46  | 20.42  | 16.52  | 11.20  | 25.53  | 11.90  | 4.84   | --     |        |
| 2.2 RIO DE JANEIRO                         | 21.73  | 25.46  | 20.12  | 19.99  | 15.67  | 25.51  | 13.39  | 6.87   | --     |        |
| 3. TROLEBUS                                | --     | --     | --     | --     | 7.15   | 4.21   | 5.05   | 0.07   | --     |        |
| 4. MELHORIA NO SISTEMA ONIBUS              | 77.79  | 48.26  | 57.07  | 62.57  | 59.52  | 34.28  | 43.91  | 18.95  | 11.00  |        |
| 4.1 RACIONALIZACAO DO TRANSPORTE PUBLICO   | 6.06   | 4.08   | 5.90   | 5.73   | 3.58   | 1.36   | 4.60   | 3.03   | 1.47   |        |
| 4.2 EXPANSAO E MELHORIA DA INFRA-ESTRUTURA | 44.05  | 33.90  | 37.27  | 40.55  | 40.95  | 25.95  | 28.96  | 12.34  | 8.66   |        |
| 4.3 CAPACIDADE E SEGURANCA DE TRAFEGO      | 23.38  | 7.87   | 10.88  | 12.59  | 10.34  | 2.74   | 6.98   | 2.00   | 0.76   |        |
| 4.4 TERMINAIS URBANOS                      | 4.30   | 2.40   | 3.02   | 3.70   | 4.65   | 4.24   | 3.38   | 1.58   | 0.11   |        |
| 5. TRANSPORTE HIDROVIARIO URBANO           | 0.48   | --     | --     | 0.42   | 4.19   | 1.83   | 1.44   | --     | --     |        |
| TOTAL                                      | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

FONTE: NT/EBTU - DPOR/DIFIN.

ANEXO 50  
DNER

RECEITA GLOBAL SEGUNDO A ORIGEM

1968/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (3)

| ANOS | RECEITAS PROPRIAS |        |         |        | OUTRAS TOT. DAS<br>RECEITAS<br>PROPRIAS | FND DOT.ÇES<br>ORDINAR. | TRANSF. DA UNIAO |        | OPER.Ç.<br>DE<br>CREDITO | CONVEN.<br>(2) | TOTAL<br>GERAL |
|------|-------------------|--------|---------|--------|---|-------------------------|------------------|--------|--------------------------|----------------|----------------|
|      | RECEITAS FISCAIS  |        | PEDAGIO |        |   |                         | TOTAL            | TOTAL  |                          |                |                |
|      | TRU               | ISTR   | TOTAL   |        |   |                         |                  |        |                          |                |                |
| 1968 | 671810            | --     | 671810  | --     | 20021                                   | 491891                  | 159054           | 163504 | --                       | 1014389        |                |
| 1969 | 806896            | --     | 833670  | --     | 26773                                   | 860443                  | 70165            | 343439 | --                       | 1274047        |                |
| 1970 | 793500            | 50027  | 1055947 | --     | 46178                                   | 1102125                 | 46948            | 293233 | --                       | 1442307        |                |
| 1971 | 894753            | 47328  | 1097496 | --     | 31339                                   | 1128834                 | 501420           | 501420 | --                       | 2131674        |                |
| 1972 | 929101            | 50708  | 1163557 | 30534  | 109049                                  | 1303141                 | 213192           | 270443 | 87785                    | 1674560        |                |
| 1973 | 1003586           | 58839  | 1375600 | 32670  | 112933                                  | 1522224                 | 435124           | 618285 | 115306                   | 2690938        |                |
| 1974 | 953902            | 63053  | 1350286 | 68952  | 61946                                   | 1481184                 | 176523           | 945052 | 126474                   | 2792243        |                |
| 1975 | 815162            | 69780  | 1238458 | 78182  | 44982                                   | 1361583                 | 599477           | 705589 | 134370                   | 2973740        |                |
| 1976 | 1051426           | 90239  | 1374203 | 77939  | 158020                                  | 1610212                 | 265613           | 602069 | 225901                   | 3065059        |                |
| 1977 | 726319            | 249882 | 1203471 | 87158  | 57390                                   | 1348019                 | 533234           | 492609 | 141400                   | 2492746        |                |
| 1978 | 526448            | 237221 | 1015749 | 105248 | 75531                                   | 1196529                 | 244032           | 803395 | 133315                   | 2656488        |                |
| 1979 | 279195            | 171740 | 620397  | 101690 | 83591                                   | 805873                  | 341202           | 308556 | 146871                   | 2371854        |                |
| 1980 | 144844            | 152290 | 501730  | 62838  | 40267                                   | 604774                  | 543041           | 559579 | 211177                   | 2268045        |                |
| 1981 | 96193             | 76511  | 254047  | 38407  | 30671                                   | 323126                  | 491635           | 441919 | 164952                   | 1931338        |                |
| 1982 | --                | --     | --      | 30669  | 63271                                   | 93940                   | 1457497          | 85869  | 246303                   | 1883608        |                |
| 1983 | --                | --     | --      | 23883  | 24854                                   | 48737                   | 1255289          | 301797 | 167199                   | 1773022        |                |
| 1984 | --                | --     | --      | 19370  | 45198                                   | 64568                   | 1056658          | 184342 | 176610                   | 1502178        |                |

FONTE: DNER - DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS, CONFORME MT/GEIROP.

NOTAS: (1) ALUGUEIS, ARRENDAMENTOS, MULTAS, ALIENAÇÕES DE BENS, INDENIZACÕES, RESTITUIÇÕES, ETC.

(2) PIN, PROTERRA, POLAMAZONIA, PROGRESS, DNOCS, ETC.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGU).

UNICAMP  
BIBLIOTECA CENTRAL

ANEXO 51

DNER

RECEITA GLOBAL SEGUNDO A ORIGEM

1968/84

| ANOS | RECEITAS PROPRIAS |       |      |       | RECEITAS FISCAIS |        | RECEITAS PROPRIAS          |                       | TRANSF. DA UNIAO |                    |             | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|-------|------|-------|------------------|--------|----------------------------|-----------------------|------------------|--------------------|-------------|-------------|
|      | IULCLG            | TRU   | ISTR | TOTAL | PEDAGIO          | OUTRAS | TOT. DAS RECEITAS PROPRIAS | FND DOTACOES ORDINAR. | TOTAL            | OPERAC. DE CREDITO | CONVEN. (2) |             |
|      |                   |       |      |       |                  |        |                            |                       |                  |                    |             |             |
| 1968 | 66.23             | ---   | ---  | 66.23 | ---              | ---    | 66.23                      | ---                   | 15.68            | 16.12              | ---         | 100.00      |
| 1969 | 63.33             | 2.10  | 3.47 | 68.90 | ---              | 2.10   | 67.54                      | ---                   | 5.51             | 26.96              | ---         | 100.00      |
| 1970 | 55.02             | 14.73 | 2.22 | 71.97 | ---              | 3.20   | 76.41                      | ---                   | 3.26             | 20.33              | ---         | 100.00      |
| 1971 | 41.97             | 7.29  | 2.71 | 51.97 | ---              | 1.47   | 52.96                      | ---                   | 23.52            | 23.52              | ---         | 100.00      |
| 1972 | 49.56             | 9.80  | 2.71 | 62.07 | 1.63             | 5.82   | 62.52                      | ---                   | 11.37            | 14.43              | ---         | 100.00      |
| 1973 | 37.30             | 11.64 | 2.19 | 51.12 | 1.25             | 4.20   | 56.57                      | ---                   | 16.17            | 22.98              | 4.68        | 100.00      |
| 1974 | 34.70             | 12.12 | 2.29 | 49.11 | 2.51             | 2.25   | 53.86                      | ---                   | 7.15             | 34.38              | 4.23        | 100.00      |
| 1975 | 27.41             | 11.89 | 2.35 | 41.65 | 2.63             | 1.51   | 47.79                      | 5.81                  | 20.16            | 23.73              | 4.52        | 100.00      |
| 1976 | 34.30             | 7.59  | 2.94 | 44.83 | 2.54             | 5.16   | 52.53                      | 11.79                 | 8.67             | 19.64              | 7.37        | 100.00      |
| 1977 | 26.97             | 9.28  | 8.44 | 44.69 | 3.24             | 2.13   | 50.06                      | 11.79                 | 8.67             | 19.64              | 7.37        | 100.00      |
| 1978 | 19.82             | 9.49  | 8.93 | 38.24 | 3.96             | 2.84   | 45.04                      | 19.80                 | 26.39            | 18.29              | 5.25        | 100.00      |
| 1979 | 11.77             | 7.14  | 7.24 | 26.16 | 4.29             | 3.52   | 33.97                      | 21.06                 | 9.19             | 19.70              | 5.02        | 100.00      |
| 1980 | 7.27              | 8.14  | 6.71 | 22.12 | 4.29             | 1.77   | 26.66                      | 32.44                 | 14.39            | 13.01              | 6.19        | 100.00      |
| 1981 | 4.98              | 4.21  | 3.96 | 13.15 | 1.99             | 1.77   | 16.73                      | 15.41                 | 23.94            | 24.67              | 9.31        | 100.00      |
| 1982 | ---               | ---   | ---  | ---   | 1.63             | 3.36   | 4.99                       | 26.39                 | 25.46            | 22.88              | 8.54        | 100.00      |
| 1983 | ---               | ---   | ---  | ---   | 1.35             | 1.40   | 2.75                       | ---                   | 77.38            | 4.56               | 13.08       | 100.00      |
| 1984 | ---               | ---   | ---  | ---   | 1.29             | 3.01   | 4.30                       | ---                   | 70.80            | 17.02              | 9.43        | 100.00      |
|      |                   |       |      |       |                  |        |                            |                       | 70.34            | 12.27              | 13.09       | 100.00      |

FONTE: DNER - DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS, CONFORME MI/GEI/PT.

NOTAS: (1) ALUGUEIS, ARRENDAMENTOS, MULTAS, ALIENACOES DE BENS, INDENIZACOES, RESTITUICOES, ETC.  
 (2) PIN, PROTERRA, POLAMAZONIA, PROGRESS, ONOCS, ETC.

ANEXO 52

DNER

RECEITA GLOBAL SEGUNDO A ORIGEM

1968/84

(ANO BASE - 1976=100)

| ANOS | RECEITAS FISCAIS |        |                   |        | RECEITAS PROPRIAS |        | OUTRAS TOT. DAS<br>RECEITAS<br>PROPRIAS | FND DOTAÇÕES<br>ORDINAR. | TRANSF. DA UNIAO |                  | TOTAL<br>CREDITO | CONVEN.<br>(2) | TOTAL<br>GERAL |
|------|------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|---|--------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|
|      | RECEITAS FISCAIS |        | RECEITAS PROPRIAS |        | TOTAL             | TOTAL  |   |                          | OPERAÇ.<br>DE    |                  |                  |                |                |
|      | TRU              | ISTR   | TRU               | ISTR   |                   |        |   |                          |                  | RECEITAS FISCAIS |                  |                |                |
| 1968 | 63.90            | ---    | 48.89             | ---    | 12.67             | 42.97  | ---                                     | 59.88                    | 25.37            | 27.16            | ---              | 33.10          |                |
| 1969 | 76.74            | ---    | 60.67             | ---    | 16.94             | 53.44  | ---                                     | 26.42                    | 11.19            | 57.04            | ---              | 41.57          |                |
| 1970 | 75.47            | ---    | 76.84             | ---    | 29.22             | 68.45  | ---                                     | 17.68                    | 7.49             | 48.70            | ---              | 47.06          |                |
| 1971 | 85.10            | 55.44  | 79.86             | ---    | 19.83             | 70.10  | ---                                     | 188.78                   | 79.97            | 83.28            | ---              | 69.55          |                |
| 1972 | 88.37            | 52.45  | 84.67             | 39.15  | 69.01             | 80.93  | ---                                     | 80.26                    | 34.00            | 44.92            | 38.88            | 61.16          |                |
| 1973 | 93.45            | 56.19  | 100.10            | 43.20  | 71.47             | 94.54  | ---                                     | 163.82                   | 69.40            | 102.69           | 51.07            | 87.79          |                |
| 1974 | 90.72            | 65.20  | 98.26             | 88.41  | 39.20             | 91.99  | ---                                     | 73.99                    | 31.35            | 156.97           | 56.01            | 89.70          |                |
| 1975 | 77.93            | 77.33  | 90.12             | 100.20 | 28.47             | 84.56  | 47.80                                   | 225.70                   | 123.16           | 117.19           | 59.51            | 97.02          |                |
| 1976 | 100.00           | 100.00 | 100.00            | 100.00 | 100.00            | 100.00 | 100.00                                  | 100.00                   | 100.00           | 100.00           | 100.00           | 100.00         |                |
| 1977 | 69.08            | 107.46 | 87.38             | 111.76 | 36.32             | 83.72  | 49.11                                   | 200.76                   | 113.36           | 81.82            | 62.62            | 87.85          |                |
| 1978 | 50.07            | 262.88 | 73.92             | 134.95 | 47.80             | 74.31  | 154.79                                  | 91.88                    | 128.14           | 86.91            | 59.04            | 86.67          |                |
| 1979 | 26.55            | 72.87  | 45.15             | 130.39 | 52.90             | 50.04  | 212.96                                  | 128.46                   | 177.16           | 51.25            | 65.04            | 77.38          |                |
| 1980 | 15.68            | 79.58  | 36.51             | 80.57  | 25.44             | 37.56  | 96.71                                   | 204.45                   | 142.35           | 92.94            | 93.52            | 74.00          |                |
| 1981 | 9.15             | 84.79  | 18.49             | 49.25  | 17.41             | 20.07  | 141.05                                  | 183.09                   | 159.71           | 73.40            | 73.05            | 63.01          |                |
| 1982 | ---              | ---    | ---               | 39.32  | 40.04             | 5.83   | ---                                     | 548.73                   | 232.46           | 14.26            | 109.08           | 61.45          |                |
| 1983 | ---              | ---    | ---               | 50.62  | 13.73             | 3.03   | ---                                     | 472.60                   | 200.21           | 50.13            | 74.05            | 57.85          |                |
| 1984 | ---              | ---    | ---               | 24.84  | 28.60             | 4.01   | ---                                     | 397.82                   | 168.53           | 30.62            | 87.07            | 49.01          |                |

FONTE: DNER - DEMONSTRATIVOS FINANCEIROS, CONFORNE NT/GEIPIOT.

NOTAS: (1) ALUGUEIS, ARRENDAMENTOS, MULTAS, ALIENAÇÕES DE BENS, INDENIZAÇÕES, RESTITUIÇÕES, ETC.  
(2) PIN, PROTERRA, POLAMAZONIA, PROGRESSE, DNOCS, ETC.



ANEXO 53

RFFSA

RECEITA GLOBAL SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS

1973/83

(EM CRS MILHOES DE 1984) (2)

| ANOS | RECURSOS PROPRIOS |                                    |         | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |        |        |         | FINANCIAMENTOS |          |         | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|------------------------------------|---------|-------------------------|--------|--------|---------|----------------|----------|---------|-------------|
|      | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA CONVENIOS OPERAC. E OUTROS | TOTAL   | DOTACAO ORDINARIA       | FND    | PME    | TOTAL   | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL   |             |
| 1973 | 145200            | 716982                             | 862182  | 614963                  | --     | --     | 614963  | 122878         | 190278   | 313176  | 1770321     |
| 1974 | 254054            | 755157                             | 1009211 | 586279                  | --     | --     | 586279  | 202801         | 247048   | 449849  | 2045340     |
| 1975 | 151383            | 911470                             | 1062853 | 1079578                 | --     | --     | 1079578 | 743277         | 675389   | 1441167 | 3583578     |
| 1976 | 192727            | 1126965                            | 1375692 | 849103                  | --     | --     | 849103  | 776013         | 965474   | 1741487 | 3966424     |
| 1977 | 282942            | 889604                             | 1194601 | 1069856                 | 330600 | --     | 1400257 | 484035         | 520230   | 1006256 | 3603114     |
| 1978 | 218029            | 877998                             | 1096027 | 820008                  | 409643 | --     | 1227651 | 534083         | 137339   | 671422  | 3374962     |
| 1979 | 109399            | 881158                             | 1238515 | 1457112                 | 163270 | --     | 1640382 | 352128         | 293004   | 645133  | 3524030     |
| 1980 | 56711             | 927699                             | 1313496 | 1296288                 | 186604 | --     | 1667020 | 583797         | 338627   | 925624  | 3906140     |
| 1981 | 39268             | 854906                             | 1130534 | 1638549                 | --     | 184127 | 1791459 | 278839         | 349682   | 628515  | 3550508     |
| 1982 | --                | 870984                             | 1127937 | 1222317                 | --     | 152910 | 1414701 | 210362         | 437153   | 647515  | 3190154     |
| 1983 | --                | 740754                             | 831056  | 1247585                 | --     | 137057 | 1384642 | 287713         | 417376   | 707089  | 2922767     |

(1)

FONTE: MT/RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
 MI/RFFSA/GEIPOP - (DADOS DE 1980/83).

NOTA: (1) NO TRIENIO 1979/81 INCLUI RECURSOS INJETADOS PELO FUNDAMENTO NACIONAL PARA ABSORVER PARTE DO SERVICO DA DIVIDA (RESOLUCAO PRESIDENCIAL DE 14/03/79).

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 54

RRFSA

RECEITA GLOBAL SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS

1973/83

| ANOS | RECURSOS PROPRIOS |                                    |                         |       | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |          |          | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|------------------------------------|-------------------------|-------|-------------------------|-------|----------|----------|----------------|--------|-------------|
|      | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA CONVENIOS OPERAC. E OUTROS | TOTAL DOTACAO ORDINARIA | FND   | PME                     | TOTAL | INTERNOS | EXTERNOS | TOTAL          |        |             |
| 1973 | 8.11              | 40.05                              | 48.16                   | 34.35 | --                      | 34.35 | 6.86     | 10.63    | 17.49          | 100.00 |             |
| 1974 | 12.42             | 36.92                              | 49.34                   | 28.66 | --                      | 28.66 | 9.92     | 12.08    | 21.99          | 100.00 |             |
| 1975 | 4.22              | 25.43                              | 29.64                   | 30.13 | --                      | 30.13 | 21.36    | 18.86    | 40.22          | 100.00 |             |
| 1976 | 4.86              | 28.41                              | 34.69                   | 21.41 | --                      | 21.41 | 19.56    | 24.34    | 43.91          | 100.00 |             |
| 1977 | 7.85              | 24.52                              | 33.21                   | 27.67 | 9.16                    | 36.86 | 13.49    | 14.44    | 27.93          | 100.00 |             |
| 1978 | 6.46              | 26.02                              | 43.67                   | 24.30 | 12.14                   | 36.43 | 15.82    | 4.07     | 19.89          | 100.00 |             |
| 1979 | 3.10              | 25.00                              | 35.14                   | 41.55 | 5.20                    | 46.55 | 9.99     | 8.31     | 18.31          | 100.00 |             |
| 1980 | 1.45              | 23.75                              | 33.63                   | 33.19 | 4.78                    | 42.68 | 15.03    | 9.67     | 23.70          | 100.00 |             |
| 1981 | 1.11              | 24.08                              | 31.84                   | 46.15 | --                      | 50.46 | 7.83     | 9.85     | 17.70          | 100.00 |             |
| 1982 | --                | 27.30                              | 33.36                   | 38.32 | --                      | 44.35 | 6.59     | 13.70    | 20.30          | 100.00 |             |
| 1983 | --                | 25.34                              | 28.43                   | 42.69 | --                      | 47.37 | 9.91     | 14.28    | 24.19          | 100.00 |             |

FONTE: MT/RRFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
 MT/RRFSA/GEIPIOT - (DADOS DE 1980/83).

NOTA: (1) NO TRIENIO 1979/81 INCLUI RECURSOS INJETADOS PELO TESOURO NACIONAL PARA ABSORVER PARTE DO SERVICO DA DIVIDA (RESOLUCAO PRESIDENCIAL DE 14/03/79).

ANEXO 55

RFFSA

INVESTIMENTO TOTAL REALIZADO SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS

1973/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| ANOS | RECURSOS PRÓPRIOS |                          |        | TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO |        |        |        | FINANCIAMENTOS |          |         | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|--------------------------|--------|-------------------------|--------|--------|--------|----------------|----------|---------|-------------|
|      | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL  | DOTAÇÃO ORDINARIA       | FND    | PME    | TOTAL  | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL   |             |
| 1973 | 62635             | 131439                   | 194074 | 147098                  | --     | --     | 147098 | 122898         | 190278   | 313176  | 654347      |
| 1974 | 48879             | 141223                   | 185102 | 72271                   | --     | --     | 72271  | 202801         | 236724   | 439525  | 696898      |
| 1975 | 68915             | 158003                   | 256919 | 175893                  | --     | --     | 175893 | 764701         | 576178   | 1440878 | 1873690     |
| 1976 | 113921            | 294603                   | 408525 | 217431                  | --     | --     | 217431 | 500601         | 965882   | 1466483 | 2092439     |
| 1977 | 141400            | 56693                    | 208092 | 99323                   | 119073 | --     | 218397 | 486168         | 520373   | 1006542 | 1433031     |
| 1978 | --                | 458449                   | 458449 | 8564                    | 51592  | --     | 60157  | 534083         | 137339   | 671422  | 1190028     |
| 1979 | 109399            | 185616                   | 295015 | 56711                   | 85937  | --     | 142648 | 352128         | 293071   | 645200  | 1082863     |
| 1980 | 71709             | 269704                   | 335413 | 16002                   | 186604 | 184127 | 536734 | 985850         | 344519   | 1330369 | 2052515     |
| 1981 | --                | 110053                   | 110053 | 465892                  | --     | 153277 | 619169 | 275120         | 349459   | 628579  | 1357801     |
| 1982 | --                | 124959                   | 124959 | 90586                   | --     | 173924 | 244510 | 210550         | 386988   | 597533  | 987007      |
| 1983 | --                | 44085                    | 44085  | 23405                   | --     | 119314 | 142719 | 289517         | 215671   | 505389  | 692193      |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (DADOS DE 1973/80);  
 MT/RFFSA - RELATORIO DE ATIVIDADES (DADOS DE 1981/83).

NOTA: (1) PROGRAMA DE EMERGENCIA, DESTINADO A ATENDER AS OBRAS DE RECUPERAÇÃO DE TRECHOS DANIFICADOS PELAS ENCHENTES OCORRIDAS NO SUL DO PAIS (1963).

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI (COLUMNA 2ª (IDRE/FDU)).

ANEXO 56

RFFSA

INVESTIMENTO TOTAL REALIZADO SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS

1973/83

| ANOS | RECURSOS PROPRIOS |                          |                         | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       | FINANCIAMENTOS |          |       | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------|-------|----------------|----------|-------|-------------|
|      | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL DOTACAO ORDINARIA | FND                     | PME   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL |             |
| 1973 | 9.57              | 20.09                    | 29.66                   | 22.48                   | --    | 22.48 | 18.78          | 29.08    | 47.86 | 100.00      |
| 1974 | 6.30              | 20.26                    | 26.56                   | 10.27                   | --    | 10.27 | 29.10          | 33.97    | 63.07 | 100.00      |
| 1975 | 3.28              | 10.03                    | 13.71                   | 9.39                    | --    | 9.39  | 40.81          | 36.09    | 76.90 | 100.00      |
| 1976 | 5.44              | 14.08                    | 19.52                   | 10.39                   | --    | 10.39 | 23.92          | 46.16    | 70.08 | 100.00      |
| 1977 | 9.87              | 4.65                     | 14.52                   | 6.93                    | --    | 6.93  | 53.73          | 36.31    | 70.24 | 100.00      |
| 1978 | --                | 38.52                    | 38.52                   | 0.72                    | --    | 0.72  | 44.88          | 11.34    | 56.42 | 100.00      |
| 1979 | 10.10             | 17.14                    | 27.24                   | 5.24                    | --    | 5.24  | 5.06           | 27.06    | 59.58 | 100.00      |
| 1980 | 3.49              | 12.85                    | 16.34                   | 0.78                    | --    | 0.78  | 13.17          | 16.79    | 64.82 | 100.00      |
| 1981 | --                | 8.11                     | 8.11                    | 34.31                   | 8.97  | 43.49 | 48.03          | 25.74    | 73.01 | 100.00      |
| 1982 | --                | 12.56                    | 12.56                   | 9.18                    | 11.29 | 20.47 | 20.56          | 46.29    | 66.76 | 100.00      |
| 1983 | --                | 6.37                     | 6.37                    | 3.38                    | 17.62 | 21.00 | 21.33          | 39.21    | 60.54 | 100.00      |
|      |                   |                          |                         |                         | 17.24 | 20.62 | 41.83          | 31.19    | 73.01 | 100.00      |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/80);  
 MT/RFFSA - RELATORIO DE ATIVIDADES (DADOS DE 1981/83).

NOTA: (1) PROGRAMA DE EMERGENCIA, DESTINADO A ATENDER AS OBRAS DE RECUPERACAO DE TRECHOS DANIFICADOS PELAS ENCHENTES OCORRIDAS NO SUL DO PAIS (1983).

ANEXO 57

RRFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO, SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS (1)

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (5)

| ANOS | RECURSOS PROPRIOS |                          |        | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |        |        | FINANCIAMENTOS |          |        | TOTAL GERAL |
|------|-------------------|--------------------------|--------|-------------------------|-------|--------|--------|----------------|----------|--------|-------------|
|      | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL  | DOTAÇÃO ORDINARIA       | FND   | FME    | TOTAL  | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL  |             |
| 1973 | 8541              | 17082                    | 25623  | --                      | --    | --     | --     | --             | --       | --     | 25623       |
| 1974 | --                | 9956                     | 9956   | 8849                    | --    | --     | 8849   | 39823          | --       | 39823  | 58628       |
| 1975 | --                | 14994                    | 14994  | 66032                   | --    | --     | 66032  | 123702         | --       | 123702 | 204728      |
| 1976 | --                | 62677                    | 62677  | 19395                   | --    | --     | 19395  | 103718         | 3879     | 107597 | 169869      |
| 1977 | --                | --                       | --     | 84296                   | --    | --     | 84296  | 74278          | 153535   | 227842 | 312130      |
| 1978 | --                | 160762                   | 160762 | --                      | 51592 | --     | 51592  | 58506          | 32829    | 98935  | 310689      |
| 1979 | 5095              | 48130                    | 53225  | --                      | --    | --     | --     | 193057         | 9385     | 202442 | 255667      |
| 1980 | --                | 112686                   | 112686 | --                      | 8035  | 82556  | 90591  | 91796          | 132505   | 224300 | 427577      |
| 1981 | --                | 74948                    | 74948  | --                      | --    | 159771 | 159771 | 134979         | 48998    | 183976 | 417915      |
| 1982 | --                | --                       | --     | --                      | --    | 179629 | 179629 | 174740         | 77544    | 252285 | 431914      |
| 1983 | --                | 22645                    | 22645  | --                      | --    | 135922 | 135922 | 158032         | 232406   | 390438 | 549005      |
| 1984 | --                | --                       | --     | 50000                   | --    | 85528  | 135528 | 90210          | 589274   | 679484 | 815012      |

FONTE: MT/RRFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79); MT/RRFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTAS: (1) INCLUI INVESTIMENTOS REALIZADOS NAS RECIDES METROPOLITANAS DE SAO PAULO E RIO DE JANEIRO E, A PARTIR DE 1979, NAS DE FORTALEZA, RECIFE, S. HORIZONTE E PORTO ALEGRE.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA SEREM APLICADOS NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE, NOS EXERCICIOS DE 1980 A 1984.

(3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA OS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE, S. HORIZONTE E RECIFE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 1984.

(4) PREVISAO.

(5) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IDRE/FFSA).

ANEXO 58

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO, SEGUNDO ORIGEM DOS RECURSOS (1)

1973/84

(EM %)

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS |                          |        |                   | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       |          | FINANCIAMENTOS |       |       | TOTAL GERAL |
|----------|-------------------|--------------------------|--------|-------------------|-------------------------|-------|-------|----------|----------------|-------|-------|-------------|
|          | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL  | DOTACAO ORDINARIA | FND                     | PME   | TOTAL | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL |       |             |
| 1973     | 33.33             | 66.67                    | 100.00 | --                | --                      | --    | 15.09 | 67.92    | --             | --    | 67.92 | 100.00      |
| 1974     | --                | 16.98                    | 16.98  | 15.09             | --                      | --    | 32.25 | 60.42    | --             | --    | 60.42 | 100.00      |
| 1975     | --                | 7.32                     | 7.32   | 32.25             | --                      | --    | 10.22 | 54.73    | 2.04           | --    | 56.77 | 100.00      |
| 1976     | --                | 33.01                    | 33.01  | 10.22             | --                      | --    | 27.01 | 23.80    | 49.20          | --    | 72.99 | 100.00      |
| 1977     | --                | --                       | --     | 27.01             | --                      | --    | 16.61 | 18.83    | 12.82          | --    | 31.65 | 100.00      |
| 1978     | --                | 51.74                    | 51.74  | --                | 16.61                   | --    | --    | 75.51    | 3.67           | --    | 79.18 | 100.00      |
| 1979     | 1.99              | 18.83                    | 20.82  | --                | --                      | 19.31 | 21.19 | 21.47    | 30.99          | --    | 52.46 | 100.00      |
| 1980     | --                | 26.35                    | 26.35  | --                | 1.88                    | 38.04 | 38.04 | 32.30    | 11.72          | --    | 44.03 | 100.00      |
| 1981     | --                | 17.93                    | 17.93  | --                | --                      | 41.59 | 41.59 | 40.46    | 17.95          | --    | 58.41 | 100.00      |
| 1982     | --                | --                       | --     | --                | --                      | 24.76 | 24.76 | 28.79    | 42.33          | --    | 71.12 | 100.00      |
| 1983     | --                | 4.12                     | 4.12   | --                | --                      | 10.49 | 16.63 | 11.07    | 72.30          | --    | 83.37 | 100.00      |
| 1984 (4) | --                | --                       | --     | 6.13              | --                      | --    | --    | --       | --             | --    | --    | --          |

FONTE: MI/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79).  
 MI/RFFSA - ELABORACAO MI/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTAS: (1) INCLUI INVESTIMENTOS REALIZADOS NAS REGIOES METROPOLITANAS DE SAO PAULO E RIO DE JANEIRO E, A PARTIR DE 1979, NAS DE FORTALEZA, RECIFE, B. HORIZONTE E PORTO ALEGRE.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA ERTU PARA SEREN APPLICADOS NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE, NOS EXERCICIOS DE 1980 A 1984.

(3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA OS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE, B. HORIZONTE E RECIFE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 1984.

(4) PREVISAO.

ANEXO 59  
RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO  
NA GRANDE S. PAULO, SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS   |                                   |                               | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       | FINANCIAMENTOS |          |       | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------|-------|----------------|----------|-------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTACAO<br>ORDINARIA | FND                     | PHE   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL |                |
| 1973     | 2847                | 11863                             | 14710                         | --                      | --    | --    | --             | --       | 14710 |                |
| 1974     | --                  | 2950                              | 2950                          | --                      | --    | 2950  | 22124          | --       | 28023 |                |
| 1975     | --                  | 4614                              | 3749                          | --                      | --    | 3749  | 9227           | --       | 17569 |                |
| 1976     | --                  | 1429                              | 1429                          | --                      | --    | --    | 23070          | --       | 24499 |                |
| 1977     | --                  | --                                | 31772                         | --                      | --    | 31772 | 54814          | --       | 86586 |                |
| 1978     | --                  | 24455                             | 24455                         | 20637                   | --    | 20637 | 23010          | --       | 68102 |                |
| 1979     | --                  | 11731                             | 11731                         | --                      | --    | --    | 17496          | --       | 29227 |                |
| 1980     | --                  | --                                | --                            | --                      | 8135  | 8135  | 3984           | --       | 12119 |                |
| 1981     | --                  | 5184                              | 5184                          | --                      | 21373 | 21373 | --             | --       | 26556 |                |
| 1982     | --                  | --                                | --                            | --                      | 27820 | 27820 | --             | --       | 27820 |                |
| 1983     | --                  | 22543                             | 22543                         | --                      | 22058 | 22058 | --             | --       | 44601 |                |
| 1984 (1) | --                  | --                                | 11000                         | --                      | 14400 | 25400 | 37660          | 16540    | 79800 |                |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTAS: (1) PREVISAO.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUMA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 60

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO  
NA GRANDE S. PAULO, SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1973/84

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS   |                                   |        |                      | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |        |        |          | FINANCIAMENTOS |       |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|--------|----------------------|-------------------------|--------|--------|----------|----------------|-------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL  | DOTAÇÃO<br>ORDINARIA | FND                     | PME    | TOTAL  | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL |        |                |
| 1973     | 19.35               | 80.65                             | 100.00 | --                   | --                      | --     | --     | --       | --             | --    | 100.00 |                |
| 1974     | --                  | 10.53                             | 10.53  | 10.53                | --                      | --     | 10.53  | 78.95    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1975     | --                  | 26.23                             | 26.23  | 21.31                | --                      | --     | 21.31  | 52.46    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1976     | --                  | 5.83                              | 5.83   | --                   | --                      | --     | --     | 94.17    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1977     | --                  | --                                | --     | 36.69                | --                      | --     | 36.69  | 63.31    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1978     | --                  | 35.91                             | 35.91  | --                   | 30.30                   | --     | 30.30  | 33.79    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1979     | --                  | 40.14                             | 40.14  | --                   | --                      | --     | --     | 59.86    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1980     | --                  | --                                | --     | --                   | --                      | 67.13  | 67.13  | 32.87    | --             | --    | 100.00 |                |
| 1981     | --                  | 19.52                             | 19.52  | --                   | --                      | 80.48  | 80.48  | --       | --             | --    | 100.00 |                |
| 1982     | --                  | --                                | --     | --                   | --                      | 100.00 | 100.00 | --       | --             | --    | 100.00 |                |
| 1983     | --                  | 50.54                             | 50.54  | --                   | --                      | 49.46  | 49.46  | --       | --             | --    | 100.00 |                |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --     | 13.78                | --                      | 16.05  | 31.83  | 47.44    | 20.73          | 68.17 | 100.00 |                |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTA: (1) PREVISÃO.



ANEXO 61

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO  
NO GRANDE RIO DE JANEIRO, SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1975/84

(EM CR\$ MILHÖES DE 1984) (2)

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS   |                                   |        |                      | TRANSFERENCIAS DA UNIÃO |     |       |          | FINANCIAMENTOS |        |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|--------|----------------------|-------------------------|-----|-------|----------|----------------|--------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL  | DOTAÇÃO<br>ORDINARIA | FND                     | PME | TOTAL | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL  |        |                |
| 1973     | 5694                | 1998                              | 7592   | --                   | --                      | --  | 5900  | --       | --             | --     | 7592   | 30605          |
| 1974     | --                  | 7006                              | 7006   | 5900                 | --                      | --  | 62283 | 17699    | --             | 17699  | 17699  | 30605          |
| 1975     | --                  | 10381                             | 10381  | 62283                | --                      | --  | 19395 | 114474   | --             | 114474 | 114474 | 187138         |
| 1976     | --                  | 61248                             | 61248  | 19395                | --                      | --  | 52524 | 80847    | 3879           | 84727  | 84727  | 165370         |
| 1977     | --                  | --                                | --     | 52524                | --                      | --  | 30955 | 19464    | 153565         | 173028 | 173028 | 223552         |
| 1978     | --                  | 136307                            | 136307 | --                   | 30955                   | --  | --    | 35496    | 39829          | 75325  | 242587 | 242587         |
| 1979     | --                  | 20110                             | 20110  | --                   | --                      | --  | --    | 175561   | 7385           | 184946 | 205056 | 205056         |
| 1980     | --                  | 110376                            | 110376 | 8035                 | 39504                   | --  | 47538 | 87812    | 152503         | 220316 | 378231 | 378231         |
| 1981     | --                  | 62379                             | 62379  | --                   | 55824                   | --  | 33824 | 123642   | 42626          | 169338 | 287542 | 287542         |
| 1982     | --                  | --                                | --     | --                   | 34300                   | --  | 24300 | 169901   | 28996          | 198896 | 233197 | 233197         |
| 1983     | --                  | --                                | --     | --                   | 25204                   | --  | 25204 | 146458   | 20019          | 166477 | 191681 | 191681         |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --     | --                   | 40000                   | --  | 40000 | 49000    | 64092          | 113092 | 153092 | 153092         |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTAS: (1) PREVISÃO.

(5) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUMNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 62

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO  
NO GRANDE RIO DE JANEIRO, SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1973/84

| ANOS     | RECURSOS PROPIOS    |                                   |        | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       |       | FINANCIAMENTOS |          |       | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|--------|-------------------------|-------|-------|-------|----------------|----------|-------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL  | DOTACAO<br>ORDINARIA    | FND   | PME   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL |                |
| 1973     | 75.00               | 25.00                             | 100.00 | ---                     | ---   | ---   | ---   | ---            | ---      | ---   | 100.00         |
| 1974     | ---                 | 22.89                             | 22.89  | 19.28                   | ---   | ---   | 19.28 | 57.83          | ---      | ---   | 100.00         |
| 1975     | ---                 | 5.55                              | 5.55   | 33.28                   | ---   | ---   | 33.28 | 61.17          | ---      | ---   | 100.00         |
| 1976     | ---                 | 37.04                             | 37.04  | 11.73                   | ---   | ---   | 11.73 | 48.89          | 2.35     | ---   | 100.00         |
| 1977     | ---                 | ---                               | ---    | 23.29                   | ---   | ---   | 23.29 | 8.63           | 68.08    | ---   | 100.00         |
| 1978     | ---                 | 56.19                             | 56.19  | ---                     | 12.76 | ---   | 12.76 | 14.63          | 16.42    | ---   | 100.00         |
| 1979     | ---                 | 9.81                              | 9.81   | ---                     | ---   | ---   | ---   | 85.62          | 4.58     | ---   | 100.00         |
| 1980     | ---                 | 29.18                             | 29.18  | ---                     | 2.12  | 10.44 | 12.57 | 23.22          | 35.03    | ---   | 100.00         |
| 1981     | ---                 | 21.69                             | 21.69  | ---                     | ---   | 19.41 | 19.41 | 43.00          | 15.89    | ---   | 100.00         |
| 1982     | ---                 | ---                               | ---    | ---                     | ---   | 14.71 | 14.71 | 72.86          | 12.43    | ---   | 100.00         |
| 1983     | ---                 | ---                               | ---    | ---                     | ---   | 13.15 | 13.15 | 76.41          | 10.44    | ---   | 100.00         |
| 1984 (1) | ---                 | ---                               | ---    | ---                     | ---   | 26.13 | 26.13 | 32.01          | 41.87    | ---   | 100.00         |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1973/79);  
MT/RFFSA - ELABORACAO NT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTA: (1) PREVISAO.

ANEXO 63

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE, SALVADOR, B. HORIZONTE E P. ALEGRE SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1979/84

(EM CR\$ MILHES DE 1984) (4)

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS |                          |                         |       | TRANSFERENCIAS DA UNIÃO |        |          | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL GERAL |
|----------|-------------------|--------------------------|-------------------------|-------|-------------------------|--------|----------|----------------|--------|-------------|
|          | RECURSOS FISCAIS  | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL DOTACAO ORDINARIA | FND   | PME                     | TOTAL  | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL  |             |
| 1979     | 5095              | 16289                    | 21384                   | --    | --                      | --     | --       | --             | --     | 21384       |
| 1980     | --                | 2310                     | 2310                    | --    | 34917                   | 34917  | --       | --             | --     | 37227       |
| 1981     | --                | 7385                     | 7385                    | --    | 81774                   | 81774  | 11356    | 3302           | 14658  | 103817      |
| 1982     | --                | --                       | --                      | --    | 117508                  | 117508 | 4839     | 48549          | 53388  | 170897      |
| 1983     | --                | 103                      | 103                     | --    | 88660                   | 88660  | 11574    | 212386         | 223961 | 312723      |
| 1984 (1) | --                | --                       | --                      | 39000 | 31128                   | 70128  | 3350     | 508642         | 511992 | 582120      |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1979);  
 MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

- NOTAS: (1) PROVISORIO.  
 (2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA SUBURBIOS DA REGIAO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 1984.  
 (3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA SUBURBIOS DAS REGIOES METROPOLITANAS DE PORTO ALEGRE, RECIFE E B. HORIZONTE NOS EXERCICIOS DE 1982, 83 E 84.  
 (4) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DJ "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 64

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS DE FORTALEZA, RECIFE, SALVADOR, B. HORIZONTE E P. ALEGRE SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1979/84

| ANOS     | RECURSOS PROPIOS |                          |                         |               | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       |          | FINANCIAMENTOS |       |        | TOTAL GERAL |
|----------|------------------|--------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|-------|-------|----------|----------------|-------|--------|-------------|
|          | RECURSOS FISCAIS | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL DOTACAO ORDINARIA | TOTAL DOTACAO | FND                     | PME   | TOTAL | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL |        |             |
|          |                  |                          |                         |               |                         |       |       |          |                |       | (3)    |             |
| 1979     | 23.82            | 76.18                    | 100.00                  | --            | --                      | --    | --    | --       | --             | --    | 100.00 |             |
| 1980     | --               | 6.21                     | 6.21                    | --            | --                      | 93.79 | 93.79 | --       | --             | --    | 100.00 |             |
| 1981     | --               | 7.11                     | 7.11                    | --            | --                      | 76.77 | 79.77 | 10.94    | 3.18           | 14.12 | 100.00 |             |
| 1982     | --               | --                       | --                      | --            | --                      | 68.76 | 68.76 | 2.83     | 28.41          | 31.24 | 100.00 |             |
| 1983     | --               | 0.03                     | 0.03                    | --            | --                      | 28.35 | 28.35 | 3.70     | 67.92          | 71.62 | 100.00 |             |
| 1984 (1) | --               | --                       | --                      | 6.70          | --                      | 5.35  | 12.05 | 0.58     | 87.38          | 87.95 | 100.00 |             |

FONTE: MT/RFFSA - SPO - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA (DADOS DE 1979);  
 MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS (DADOS DE 1980/84).

NOTAS: (1) PROVISORIO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA SUBURBIO DA REGIAO METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 1984.

(3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU PARA SUBURBIO DAS REGIOES METROPOLITANAS DE PORTO ALEGRE, RECIFE E B. HORIZONTE NOS EXERCICIOS DE 1982, 83 E 84.

ANEXO 65

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE FORTALEZA  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

(EM CR\$ MILHES DE 1984) (2)

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS   |                                   |                               | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |                      |      | FINANCIAMENTOS |          |          | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|----------------------|------|----------------|----------|----------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTACAO<br>ORDINARIA | TOTAL                   | DOTACAO<br>ORDINARIA | PME  | TOTAL          | INTERNOS | EXTERNOS |                |
| 1980     | --                  | 1105                              | 1105                          | --                      | --                   | 1406 | 1406           | --       | --       | 2511           |
| 1981     | --                  | --                                | --                            | --                      | --                   | 1611 | 1611           | --       | --       | 1611           |
| 1982     | --                  | --                                | --                            | --                      | --                   | 3664 | 3664           | --       | --       | 3664           |
| 1983     | --                  | --                                | --                            | --                      | --                   | 4812 | 4812           | --       | --       | 4812           |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --                            | 1200                    | --                   | 2094 | 3294           | --       | --       | 3294           |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) PREVISAO.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FEV).

ANEXO 66

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE FORTALEZA  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | RECURSOS PROPRIOS   |                                   |       | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |        |        | FINANCIAMENTOS |          |       | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------|-------------------------|--------|--------|----------------|----------|-------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL | DOTACAO<br>ORDINARIA    | PME    | TOTAL  | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL |                |
| 1980     | --                  | 44.00                             | 44.00 | --                      | 56.00  | 56.00  | --             | --       | --    | 100.00         |
| 1981     | --                  | --                                | --    | --                      | 100.00 | 100.00 | --             | --       | --    | 100.00         |
| 1982     | --                  | --                                | --    | --                      | 100.00 | 100.00 | --             | --       | --    | 100.00         |
| 1983     | --                  | --                                | --    | --                      | 100.00 | 100.00 | --             | --       | --    | 100.00         |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --    | 36.43                   | 63.57  | 100.00 | --             | --       | --    | 100.00         |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTA: (1) PREVISAO.

ANEXO 67

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (3)

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS   |                                   |       | TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO |       |       | FINANCIAMENTOS |          |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------|-------------------------|-------|-------|----------------|----------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL | DOTAÇÃO<br>ORDINARIA    | PME   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL  |                |
| 1980     | ---                 | ---                               | ---   | ---                     | 6361  | 6361  | ---            | ---      | ---    | 6361           |
| 1981     | ---                 | ---                               | ---   | ---                     | 10192 | 10192 | 2217           | 3078     | 5295   | 15487          |
| 1982     | ---                 | ---                               | ---   | ---                     | 13873 | 13873 | 4839           | 865      | 5704   | 19578          |
| 1983     | ---                 | ---                               | ---   | ---                     | 5204  | 5204  | 5566           | 134290   | 139856 | 145060         |
| 1984 (1) | ---                 | ---                               | ---   | 1500                    | 3296  | 4796  | 1000           | 201958   | 202758 | 207754         |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) PREVISÃO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU EM EXERCÍCIOS DE 1982, 83 E 84.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 68

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE RECIFE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS   |                                   |       | TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO |        | FINANCIAMENTOS |                      | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------|-------------------------|--------|----------------|----------------------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL | DOTAÇÃO<br>ORDINARIA    | PME    | TOTAL          | INTERNOS<br>EXTERNOS |                |
| 1980     | --                  | --                                | --    | --                      | 100.00 | 100.00         | --                   | 100.00         |
| 1981     | --                  | --                                | --    | --                      | 45.81  | 65.81          | 19.88                | 100.00         |
| 1982     | --                  | --                                | --    | --                      | 70.86  | 70.86          | 4.42                 | 100.00         |
| 1983     | --                  | --                                | --    | --                      | 3.59   | 3.59           | 92.58                | 100.00         |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --    | 0.72                    | 1.59   | 2.31           | 97.21                | 100.00         |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTA: (1) PREVISÃO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU EM EXERCICIOS DE 1982,83 E 84.



ANEXO 69

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE SALVADOR  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS   |                                   |       | TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO       |       |       | FINANCIAMENTOS |          |       | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------|-------------------------------|-------|-------|----------------|----------|-------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL | TOTAL<br>DOTAÇÃO<br>ORDINARIA | PME   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL |                |
| 1980     | --                  | 1205                              | 1205  | --                            | 1339  | 1339  | --             | --       | --    | 2544           |
| 1981     | --                  | 7385                              | 7385  | --                            | 5822  | 5822  | 5949           | --       | 5949  | 19156          |
| 1982     | --                  | --                                | --    | --                            | 12551 | 12551 | --             | --       | --    | 12551          |
| 1983     | --                  | 103                               | 103   | --                            | 1927  | 1927  | --             | 16       | 16    | 2046           |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --    | --                            | --    | --    | --             | --       | --    | --             |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) PREVISÃO.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP -- DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 70

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS   |                                   |                               |                         | TRANSFERÊNCIAS DA UNIAO |          |          | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------|----------|----------------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTAÇÃO<br>ORDINARIA | TOTAL<br>DOTAÇÃO<br>PME | TOTAL                   | INTERNOS | EXTERNOS | TOTAL          |        |                |
| 1980     | --                  | 47.37                             | 47.37                         | 52.63                   | 52.63                   | --       | --       | --             | 100.00 |                |
| 1981     | --                  | 38.55                             | 38.55                         | 30.39                   | 30.39                   | 31.06    | --       | 31.06          | 100.00 |                |
| 1982     | --                  | --                                | --                            | 100.00                  | 100.00                  | --       | --       | --             | 100.00 |                |
| 1983     | --                  | 5.02                              | 5.02                          | 94.20                   | 94.20                   | --       | 0.78     | 0.78           | 100.00 |                |
| 1984 (1) | --                  | --                                | --                            | --                      | --                      | --       | --       | --             | --     |                |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTA: (1) PREVISÃO.

ANEXO 71

RRFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE B. HORIZONTE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | RECURSOS PROPIOS    |                                   |                               |       | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |          |          | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------|-------------------------|----------|----------|----------------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTACAO<br>ORDINARIA | PME   | TOTAL                   | INTERNOS | EXTERNOS | TOTAL          |        |                |
| 1980     | --                  | --                                | --                            | 13893 | 13893                   | --       | --       | --             | 13893  |                |
| 1981     | --                  | --                                | --                            | 27896 | 27896                   | --       | --       | --             | 27896  |                |
| 1982     | --                  | --                                | --                            | 44558 | 44558                   | --       | 42159    | 42159          | 86717  |                |
| 1983     | --                  | --                                | --                            | 20064 | 20064                   | 2482     | 78080    | 80561          | 100626 |                |
| 1984 (1) | --                  | --                                | 11123                         | 3406  | 14529                   | --       | 148915   | 148915         | 163444 |                |

FONTE: MT/RRFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) PREVISAO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU EM EXERCICIOS DE 1982,83 E 84.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 72

RRFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE B. HORIZONTE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS   |                                   |                               |        | TRANSFERÊNCIAS DA UNIAO |          |          | FINANCIAMENTOS |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------|-----------------------------------|-------------------------------|--------|-------------------------|----------|----------|----------------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS | RECEITA<br>OPERAC.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTAÇÃO<br>ORDINÁRIA | PME    | TOTAL                   | INTERNOS | EXTERNOS | TOTAL          |        |                |
| 1980     | --                  | --                                | --                            | 100.00 | 100.00                  | --       | --       | --             | 100.00 |                |
| 1981     | --                  | --                                | --                            | 100.00 | 100.00                  | --       | --       | --             | 100.00 |                |
| 1982     | --                  | --                                | --                            | 51.38  | 51.38                   | --       | 48.62    | 48.62          | 100.00 |                |
| 1983     | --                  | --                                | --                            | 19.94  | 19.94                   | 2.47     | 77.59    | 80.06          | 100.00 |                |
| 1984 (1) | --                  | --                                | 6.81                          | 2.08   | 8.89                    | --       | 91.11    | 91.11          | 100.00 |                |

FONTE: MT/RRFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTA: (1) PREVISAO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU EM EXERCICIOS DE 1982, 83 E 84.

ANEXO 73

RFFSA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIAO METROPOLITANA DE P. ALEGRE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

| ANOS     | (EM CR\$ MILHES DE 1984) (4) |                          |       |                         |       |       |                |          |        |             |
|----------|------------------------------|--------------------------|-------|-------------------------|-------|-------|----------------|----------|--------|-------------|
|          | RECURSOS PROPRIOS            |                          |       | TRANSFERENCIAS DA UNIAO |       |       | FINANCIAMENTOS |          |        | TOTAL GERAL |
|          | RECURSOS FISCAIS             | RECEITA OPERAC. E OUTROS | TOTAL | DOTACAO ORDINARIA       | FME   | TOTAL | INTERNOS       | EXTERNOS | TOTAL  |             |
| 1980     | --                           | --                       | --    | --                      | 11918 | 11918 | --             | --       | --     | 11918       |
| 1981     | --                           | --                       | --    | --                      | 36254 | 36254 | 3190           | 207      | 3397   | 39651       |
| 1982     | --                           | --                       | --    | --                      | 42869 | 42869 | --             | 5525     | 5525   | 48394       |
| 1983     | --                           | --                       | --    | --                      | 56653 | 56653 | 3527           | 19686    | 23213  | 79866       |
| 1984 (1) | --                           | --                       | --    | 25177                   | 22332 | 47509 | 2350           | 157769   | 160119 | 207628      |

FONTE: MT/RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) PREVISAO.

(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU (EM TODOS OS EXERCICIOS).

(3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU EM EXERCICIOS DE 1982, 83 E 84.

(4) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 74

REFESA

INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE FERROVIARIO  
DE SUBURBIO NA REGIÃO METROPOLITANA DE P. ALEGRE  
SEGUNDO A ORIGEM DOS RECURSOS

1980/84

(EM Z)

| ANOS     | RECURSOS PRÓPRIOS               |                                   |                               | TRANSFERÊNCIAS DA UNIÃO |        |          | FINANCIAMENTOS |       |        | TOTAL<br>GERAL |
|----------|---------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------|--------|----------|----------------|-------|--------|----------------|
|          | RECURSOS<br>FISCAIS             | RECEITA<br>OPERAD.<br>E<br>OUTROS | TOTAL<br>DOTAÇÃO<br>ORDINARIA | PME                     | TOTAL  | INTERNOS | EXTERNOS       | TOTAL |        |                |
|          | DOTAÇÃO<br>VINCULADA/<br>IULCLG |                                   |                               | (2)                     |        |          | (3)            |       |        |                |
| 1980     | --                              | --                                | --                            | 100.00                  | 100.00 | --       | --             | --    | 100.00 |                |
| 1981     | --                              | --                                | --                            | 91.43                   | 91.43  | 8.05     | 0.52           | 8.57  | 100.00 |                |
| 1982     | --                              | --                                | --                            | 68.58                   | 68.58  | --       | 11.42          | 11.42 | 100.00 |                |
| 1983     | --                              | --                                | --                            | 70.94                   | 70.94  | 4.42     | 24.65          | 29.06 | 100.00 |                |
| 1984 (1) | --                              | --                                | 12.13                         | 10.76                   | 22.88  | 1.13     | 75.99          | 77.12 | 100.00 |                |

FONTE: MT/REFESA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

- NOTAS: (1) PREVISÃO.  
(2) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU (EM TODOS OS EXERCÍCIOS).  
(3) INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU EM EXERCÍCIOS DE 1982, 83 E 84.

ANEXO 75

TABELA

RFFSA

INVESTIMENTO GLOBAL E INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURBIO (41)

1973/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| ANOS | TOTAL DA |           | (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2) |                          |                       |                    |                      |                            |                          |  |  |  |
|------|----------|-----------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------|--|--|--|
|      | RFFSA    | SUBURBIO  | TOTAL EM SUBURBIO DO GR. RIO  | SUBURBIO DA GR. S. PAULO | SUBURBIO DE FORTALEZA | SUBURBIO DE RECIFE | SUBURBIO DE SALVADOR | SUBURBIO DE BELO HORIZONTE | SUBURBIO DE PORTO ALEGRE |  |  |  |
|      | A        | B=C+...+I | C                             | D                        | E                     | F                  | G                    | H                          | I                        |  |  |  |
| 1973 | 654822   | 25623     | 10914                         | 14710                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1974 | 676898   | 58628     | 30605                         | 28023                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1975 | 1873690  | 205016    | 187427                        | 17589                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1976 | 2092031  | 189869    | 165574                        | 24295                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1977 | 1493031  | 312138    | 225552                        | 86586                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1978 | 1192401  | 510386    | 242587                        | 67999                    | ---                   | ---                | ---                  | ---                        | ---                      |  |  |  |
| 1979 | 1082863  | 251578    | 205056                        | 29227                    | 4156                  | 2346               | ---                  | 1408                       | 9385                     |  |  |  |
| 1980 | 1868489  | 427577    | 378231                        | 12119                    | 2511                  | 6361               | 2544                 | 13893                      | 11918                    |  |  |  |
| 1981 | 1357562  | 417899    | 287542                        | 26536                    | 1611                  | 15487              | 19156                | 27896                      | 39651                    |  |  |  |
| 1982 | 986893   | 431897    | 233172                        | 27520                    | 3664                  | 19578              | 12551                | 86717                      | 48394                    |  |  |  |
| 1983 | 671936   | 568671    | 171681                        | 44601                    | 4812                  | 145060             | 2049                 | 100622                     | 79866                    |  |  |  |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (1973/78);

RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIOS DE 1979/83);

RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROG. DE SUBURBIO NAS REGIÕES METROPOLITANAS).

NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU. A SABER: A) PME, APLICADO NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 84; B) FINANCIAMENTOS EXTERNOS, APLICADOS NOS SUBURBIOS DE P. ALEGRE, RECIFE E BELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 84.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI (COLUNA 2ª) (IURE/FGV).

ANEXO 76

TABELA

RFFSA

INVESTIMENTO GLOBAL E INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURBIO (1)

1973/83

(EM %)

| ANOS | TOTAL DA |           | SUBURBIO   |                 |           |        |          |                   |                          |  |  |  |
|------|----------|-----------|------------|-----------------|-----------|--------|----------|-------------------|--------------------------|--|--|--|
|      | RFFSA    | SUBURBIO  | DO GR. RIO | DO GR. S. PAULO | FORTALEZA | RECIFE | SALVADOR | DE BELO HORIZONTE | SUBURBIO DE PORTO ALEGRE |  |  |  |
|      | A        | B=D+...+I | C          | D               | E         | F      | G        | H                 | I                        |  |  |  |
| 1973 | 100.00   | 3.91      | 1.67       | 2.25            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1974 | 100.00   | 6.41      | 4.39       | 4.02            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1975 | 100.00   | 10.94     | 10.00      | 0.94            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1976 | 100.00   | 9.06      | 7.91       | 1.16            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1977 | 100.00   | 21.78     | 15.74      | 6.04            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1978 | 100.00   | 26.05     | 20.34      | 5.70            | --        | --     | --       | --                | --                       |  |  |  |
| 1979 | 100.00   | 23.23     | 18.54      | 2.70            | 0.38      | 0.22   | --       | 0.13              | 0.87                     |  |  |  |
| 1980 | 100.00   | 22.88     | 20.24      | 0.65            | 0.13      | 0.34   | 0.14     | 0.74              | 0.64                     |  |  |  |
| 1981 | 100.00   | 30.78     | 21.16      | 1.96            | 0.12      | 1.14   | 1.41     | 2.05              | 2.92                     |  |  |  |
| 1982 | 100.00   | 49.76     | 23.63      | 2.82            | 0.37      | 1.98   | 1.27     | 8.79              | 4.90                     |  |  |  |
| 1983 | 100.00   | 82.19     | 27.70      | 6.45            | 0.70      | 20.96  | 0.30     | 14.54             | 11.54                    |  |  |  |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (1973/78);

RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIOS DE 1974/83);

RFFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROG. DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS).

NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU, A SABER: A) FME, APLICADO NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 84; B) FINANCIAMENTOS EXTERNOS, APLICADOS NOS SUBURBIOS DE P. ALEGRE, RECIFE E BELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 84.



ANEXO.77

TABELA

RFFSA

INVESTIMENTO GLOBAL E INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURBIO (1)

1973/83

| ANOS | (CRESCIMENTO ANUAL - EM %) |           |                     |                          |                       |                    |                      |                            |                          |  |
|------|----------------------------|-----------|---------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------|--|
|      | TOTAL DA                   | TOTAL EM  | SUBURBIO DO GR. RIO | SUBURBIO DA GR. S. PAULO | SUBURBIO DE FORTALEZA | SUBURBIO DE RECIFE | SUBURBIO DE SALVADOR | SUBURBIO DE BELO HORIZONTE | SUBURBIO DE PORTO ALEGRE |  |
|      | A                          | B=C+...+I | C                   | D                        | E                     | F                  | G                    | H                          | I                        |  |
| 1973 |                            |           |                     |                          |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1974 | 6.43                       | 128.91    | 180.42              | 90.51                    |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1975 | 168.86                     | 249.69    | 512.42              | -37.23                   |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1976 | 11.65                      | -7.39     | -11.66              | 38.12                    |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1977 | -31.50                     | 64.40     | 36.22               | 256.39                   |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1978 | -16.79                     | -0.50     | 7.55                | -21.47                   |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1979 | -9.19                      | -19.00    | -15.47              | -57.02                   |                       |                    |                      |                            |                          |  |
| 1980 | 72.55                      | 69.96     | 84.45               | -58.52                   | -39.59                | 171.11             |                      | 886.94                     | 26.99                    |  |
| 1981 | -27.34                     | -2.26     | -23.98              | 119.13                   | -35.84                | 143.48             | 652.88               | 100.79                     | 232.70                   |  |
| 1982 | -27.30                     | 3.35      | -18.91              | 4.76                     | 127.46                | 26.41              | -34.48               | 210.86                     | 22.05                    |  |
| 1983 | -29.89                     | 31.67     | -17.79              | 60.32                    | 31.34                 | 640.94             | -83.68               | 16.04                      | 65.03                    |  |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (1973/78);

RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIOS DE 1979/83);

RFFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROG. DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS).

NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU. A SABER: A) FME, APLICADO NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 84; B) FINANCIAMENTOS EXTERNOS, APLICADOS NOS SUBURBIOS DE P. ALEGRE, RECIFE E BELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 84.

ANEXO 78

RRFSA

INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURBIO (1)

1973/83

| ANOS      | (EM Z)                       |                          |                       |                    |                      |                            |                          |    |    |    |
|-----------|------------------------------|--------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------|----|----|----|
|           | TOTAL EM SUBURBIO DO GR. RIO | SUBURBIO DA OR. S. PAULO | SUBURBIO DE FORTALEZA | SUBURBIO DE RECIFE | SUBURBIO DE SALVADOR | SUBURBIO DE BELO HORIZONTE | SUBURBIO DE PORTO ALEGRE |    |    |    |
| A=B+...+H | B                            | C                        | D                     | E                  | F                    | G                          | H                        |    |    |    |
| 1973      | 100.00                       | 42.59                    | 57.41                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1974      | 100.00                       | 52.20                    | 47.80                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1975      | 100.00                       | 71.42                    | 28.58                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1976      | 100.00                       | 87.20                    | 12.80                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1977      | 100.00                       | 72.26                    | 27.74                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1978      | 100.00                       | 78.11                    | 21.89                 | --                 | --                   | --                         | --                       | -- | -- | -- |
| 1979      | 100.00                       | 81.51                    | 18.49                 | 1.65               | 0.93                 | 0.56                       | 3.73                     |    |    |    |
| 1980      | 100.00                       | 88.46                    | 11.54                 | 0.59               | 1.49                 | 3.25                       | 2.79                     |    |    |    |
| 1981      | 100.00                       | 68.81                    | 31.19                 | 0.39               | 3.71                 | 6.68                       | 9.49                     |    |    |    |
| 1982      | 100.00                       | 53.99                    | 46.01                 | 0.85               | 4.53                 | 20.08                      | 11.20                    |    |    |    |
| 1983      | 100.00                       | 33.71                    | 66.29                 | 0.85               | 25.51                | 17.69                      | 14.04                    |    |    |    |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA (1973/78);

RRFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIOS DE 1979/83);

RRFSA - ELABORAÇÃO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTE URBANO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROG. DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS).

NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REPASSADOS PELA EBTU, A SABER: A) PME, APLICADO NOS SUBURBIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 84; B) FINANCIAMENTOS EXTERNOS, APLICADOS NOS SUBURBIOS DE P. ALEGRE, RECIFE E BELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 84.

ANEXO 79

RRFSA

INVESTIMENTO EM TRANSPORTE METROPOLITANO DE SUBURBIO (1)

1973/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (3)

| ANOS | TOTAL EM SUBURBIO |        |                             | SUBURBIO DO GRANDE RIO |       |                             | SUBURBIO DA GRANDE S. PAULO |       |                             | SUBURB. DAS DEMAIS R. METROP. |       |                             |
|------|-------------------|--------|-----------------------------|------------------------|-------|-----------------------------|-----------------------------|-------|-----------------------------|-------------------------------|-------|-----------------------------|
|      | VAL. ABS.         | %      | ANO BASE VAL. ABS. 1977=100 | VAL. ABS.              | %     | ANO BASE VAL. ABS. 1977=100 | VAL. ABS.                   | %     | ANO BASE VAL. ABS. 1977=100 | VAL. ABS.                     | %     | ANO BASE VAL. ABS. 1980=100 |
| 1973 | 25623             | 100.00 | 8.21                        | 10914                  | 42.59 | 100.00                      | 14710                       | 57.41 | 16.99                       | --                            | --    | --                          |
| 1974 | 58628             | 100.00 | 18.78                       | 30680                  | 52.00 | 18.97                       | 28003                       | 47.80 | 22.56                       | --                            | --    | --                          |
| 1975 | 205016            | 100.00 | 65.68                       | 107427                 | 91.45 | 83.40                       | 17589                       | 8.86  | 20.91                       | --                            | --    | --                          |
| 1976 | 189869            | 100.00 | 60.83                       | 165574                 | 87.20 | 78.41                       | 24278                       | 12.80 | 28.06                       | --                            | --    | --                          |
| 1977 | 242138            | 100.00 | 100.00                      | 225732                 | 70.24 | 100.00                      | 85554                       | 27.74 | 100.00                      | --                            | --    | --                          |
| 1978 | 318536            | 100.00 | 97.50                       | 245107                 | 70.11 | 107.55                      | 67999                       | 21.89 | 79.53                       | --                            | --    | --                          |
| 1979 | 251578            | 100.00 | 80.40                       | 209354                 | 81.51 | 90.71                       | 29227                       | 11.62 | 38.79                       | 17295                         | 4.87  | 46.46                       |
| 1980 | 427377            | 100.00 | 134.78                      | 273531                 | 89.41 | 147.69                      | 12119                       | 2.92  | 14.00                       | 37227                         | 8.71  | 100.00                      |
| 1981 | 417899            | 100.00 | 133.68                      | 227582                 | 88.81 | 117.49                      | 26554                       | 6.35  | 30.67                       | 103801                        | 24.84 | 278.83                      |
| 1982 | 481857            | 100.00 | 139.87                      | 233179                 | 78.99 | 103.08                      | 17520                       | 6.44  | 32.13                       | 170905                        | 39.57 | 459.09                      |
| 1983 | 562691            | 100.00 | 152.19                      | 191681                 | 55.71 | 84.56                       | 44601                       | 7.84  | 51.51                       | 332409                        | 59.45 | 892.92                      |

FONTE: RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DE PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTÁRIA (1973/78);

RRFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE (EXERCICIO DE 1979/80);

RRFSA - ELABORACAO MT/SECRETARIA DE TRANSPORTE PERIODO (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS EM PROGR. DE SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS).

NOTA: (1) INCLUI: RECURSOS REAFECTOS EM 1978, A SOMAR AO VAL. ORÇAMENTAL NOS EXERCICIOS DE PORTO ALEGRE NOS EXERCICIOS DE 1980 A 1981 E FINANCIAMENTOS INCLUIDOS NA ALFABETAÇÃO DOS SUBURBIOS DA P. ALTA, RECIFE E SELO HORIZONTE, NOS EXERCICIOS DE 1982 A 1984

(2) INCLUI INVESTIMENTOS REAFECTADOS NA REGIAO DE PORTO ALEGRE E SUBURBIO DE PORTO ALEGRE, SALVADOR, SELO HORIZONTE E PORTO ALEGRE.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELA IGP - 31 COLUNA DE 1984/85.

ANEXO 80

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

INVESTIMENTOS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/83

\* (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| PERIODO | ENTIDADES | DNER    | RFFSA   | EBTU   | PORTORAS | SUNAMAN/FMM | OUTRAS ENTIDADES (1) | TOTAL GERAL |
|---------|-----------|---------|---------|--------|----------|-------------|----------------------|-------------|
| 1973    |           | 1667121 | 654922  | --     | 399536   | 438920      | 47451                | 3427850     |
| 1974    |           | 2134941 | 696898  | --     | 297564   | 570055      | 42035                | 3741493     |
| 1975    |           | 2108406 | 1873690 | --     | 337856   | 1031712     | 106977               | 5458441     |
| 1976    |           | 2056915 | 2092031 | 374022 | 367284   | 987523      | 69218                | 5766993     |
| 1977    |           | 1735151 | 1433031 | 620126 | 345771   | 829220      | 78428                | 5041726     |
| 1978    |           | 1625673 | 1122401 | 615476 | 427391   | 874077      | 118146               | 4853184     |
| 1979    |           | 1451983 | 1082863 | 560134 | 376126   | 874168      | 139832               | 4505001     |
| 1980    |           | 1139680 | 1866489 | 440534 | 351047   | 1003928     | 122562               | 4934239     |
| 1981    |           | 1047372 | 1357562 | 312344 | 228592   | 956283      | 117661               | 4019813     |
| 1982    |           | 929742  | 986893  | 273972 | 582385   | 820885      | 114244               | 3509121     |
| 1983    |           | 822450  | 691936  | 331274 | 257971   | 837343      | 27573                | 3038367     |

FONTE: DNER; RFFSA (MT/SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA E RFFSA/RELATORIOS DE ATIVIDADE); EBTU (DFOR/DIFIN); MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTAS: (1) INCLUI GEIPOP, LLOYDBRAS, CODESP, IDRJ, EMACA, FRANAVE, SNBF E EDEX.  
 (2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI COLUNA 2ª (IBRE/FSV).

ANEXO 81

TABELA

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

INVESTIMENTOS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/83

| ENTIDADES PERIODO | DNER  | RRFSA | EDTU  | PORTOBRAS | SUNAMIAN/FMM | OUTRAS ENTIDADES (1) | TOTAL GERAL | (EM %) |
|-------------------|-------|-------|-------|-----------|--------------|----------------------|-------------|--------|
| 1973              | 55.05 | 19.10 | ---   | 11.66     | 12.80        | 1.38                 | 100.00      | 100.00 |
| 1974              | 57.06 | 18.63 | ---   | 7.95      | 15.24        | 1.12                 | 100.00      | 100.00 |
| 1975              | 38.63 | 34.33 | ---   | 6.19      | 15.20        | 1.96                 | 100.00      | 100.00 |
| 1976              | 34.47 | 35.06 | 4.27  | 6.16      | 16.55        | 1.50                 | 100.00      | 100.00 |
| 1977              | 34.42 | 28.42 | 12.30 | 6.86      | 16.45        | 1.56                 | 100.00      | 100.00 |
| 1978              | 33.50 | 24.57 | 12.68 | 8.51      | 18.01        | 2.43                 | 100.00      | 100.00 |
| 1979              | 32.23 | 24.04 | 12.43 | 8.35      | 19.85        | 3.10                 | 100.00      | 100.00 |
| 1980              | 23.10 | 37.87 | 9.09  | 7.11      | 20.35        | 2.48                 | 100.00      | 100.00 |
| 1981              | 26.06 | 33.77 | 7.77  | 5.69      | 23.79        | 2.93                 | 100.00      | 100.00 |
| 1982              | 26.50 | 28.12 | 7.84  | 10.90     | 23.59        | 3.26                 | 100.00      | 100.00 |
| 1983              | 31.02 | 22.77 | 10.90 | 6.84      | 27.56        | 0.91                 | 100.00      | 100.00 |

FONTE: DNER; RRFSA (MT/SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA E RFFSA/RELATORIOS DE ATIVIDADE); EDTU (DPOR/DIFIN); MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI GEIPOP, LLOYDBRAS, CODESP, CDKJ, ENASA, FRANAVE, SNEP E ECEX.

ANEXO 82

TABELA

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

INVESTIMENTOS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/84

| PERIODO | ENTIDADES | DNER   | RFFSA  | EBTU   | PORTOBRAS | SUNAMAM/FMH | OUTRAS ENTIDADES (1) | (ANO BASE - 1976=100) |       |
|---------|-----------|--------|--------|--------|-----------|-------------|----------------------|-----------------------|-------|
|         |           |        |        |        |           |             |                      | TOTAL                 | GERAL |
| 1973    |           | 91.75  | 31.20  | --     | 103.70    | 44.45       | 53.19                | 57.45                 |       |
| 1974    |           | 103.79 | 33.31  | --     | 81.02     | 57.73       | 47.32                | 62.70                 |       |
| 1975    |           | 102.50 | 69.56  | --     | 91.93     | 104.47      | 119.91               | 91.48                 |       |
| 1976    |           | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00    | 100.00      | 100.00               | 100.00                |       |
| 1977    |           | 84.36  | 68.50  | 165.20 | 94.14     | 83.97       | 87.91                | 84.49                 |       |
| 1978    |           | 79.03  | 57.00  | 164.56 | 116.37    | 88.51       | 132.42               | 81.33                 |       |
| 1979    |           | 70.59  | 51.76  | 149.76 | 102.41    | 90.55       | 156.70               | 75.50                 |       |
| 1980    |           | 55.41  | 89.31  | 119.92 | 95.58     | 101.66      | 137.37               | 82.69                 |       |
| 1981    |           | 50.92  | 64.89  | 83.51  | 62.24     | 96.84       | 131.88               | 67.37                 |       |
| 1982    |           | 45.20  | 47.17  | 73.52  | 104.11    | 63.13       | 128.05               | 58.81                 |       |
| 1983    |           | 45.82  | 33.07  | 38.58  | 56.62     | 84.79       | 50.91                | 50.92                 |       |

FONTE: DNER; RFFSA (NY/SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO E PROGRAMAÇÃO ORÇAMENTARIA E RFFSA/RELATORIOS DE ATIVIDADE); EBTU (DPOB/DIFIN); NY/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI GEIPOT, LLOYBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, FRANAVE, SBNP E ECEX.

ANEXO 83

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

SERVIÇO DA DÍVIDA SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| PERIODO | ENTIDADES | DNER   | RFFSA  | EBTU   | PORTOBRAS | SUNAMAM/FMM | OUTRAS ENTIDADES (1) | TOTAL GERAL |
|---------|-----------|--------|--------|--------|-----------|-------------|----------------------|-------------|
| 1973    |           | 214478 | 136062 | --     | 32741     | 164180      | 31318                | 580799      |
| 1974    |           | 244467 | 132742 | --     | 73377     | 150161      | 50972                | 611721      |
| 1975    |           | 325546 | 272778 | --     | 36909     | 151930      | 34890                | 822032      |
| 1976    |           | 453848 | 387496 | --     | 72423     | 348910      | 32870                | 1302747     |
| 1977    |           | 400012 | 603811 | --     | 62256     | 453538      | 28910                | 1348526     |
| 1978    |           | 478570 | 750978 | --     | 111543    | 348764      | 37250                | 1727104     |
| 1979    |           | 417631 | 636284 | --     | 82787     | 491893      | 42700                | 1673296     |
| 1980    |           | 477525 | 654153 | 2511   | 132170    | 546033      | 65181                | 1877628     |
| 1981    |           | 468979 | 571766 | 14020  | 118412    | 571655      | 53862                | 1795686     |
| 1982    |           | 428421 | 510845 | 42738  | 158286    | 857217      | 69139                | 2046646     |
| 1983    |           | 461964 | 846535 | 137304 | 142033    | 284814      | 103880               | 1976530     |
| 1984    |           | 549103 | 985490 | 200248 | 123400    | 203900      | 79000                | 2143141     |

FONTE: DNER; EBTU (DPOR/DIFIN); MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTOS.

NOTA: (1) INCLUI LLOYDBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, SBNP E ECEX (OBS: O GEIPOP NÃO TEM SERVIÇO DA DÍVIDA).

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO ISP - DI "COLUNA 2" (LIBRE/FGV).

ANEXO 84

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

SERVIÇO DA DÍVIDA SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/84

| PERIODO | ENTIDADES | DNER  | RFFSA | EBTU | PORTOBRAS | SUNAMAN/FHM | OUTRAS ENTIDADES (1) | TOTAL GERAL |
|---------|-----------|-------|-------|------|-----------|-------------|----------------------|-------------|
| 1973    |           | 36.93 | 23.77 | --   | 5.64      | 28.27       | 5.39                 | 100.00      |
| 1974    |           | 39.96 | 21.70 | --   | 12.00     | 21.28       | 5.06                 | 100.00      |
| 1975    |           | 39.60 | 33.18 | --   | 4.49      | 18.48       | 4.24                 | 100.00      |
| 1976    |           | 34.84 | 29.74 | --   | 6.11      | 26.78       | 2.52                 | 100.00      |
| 1977    |           | 25.83 | 38.99 | --   | 4.02      | 29.29       | 1.87                 | 100.00      |
| 1978    |           | 27.71 | 43.48 | --   | 6.46      | 20.19       | 2.16                 | 100.00      |
| 1979    |           | 25.08 | 38.03 | --   | 4.95      | 29.40       | 2.55                 | 100.00      |
| 1980    |           | 25.43 | 34.84 | 0.13 | 7.04      | 29.08       | 3.47                 | 100.00      |
| 1981    |           | 26.12 | 31.84 | 0.78 | 8.43      | 31.83       | 3.00                 | 100.00      |
| 1982    |           | 20.93 | 24.96 | 2.09 | 6.76      | 41.88       | 3.38                 | 100.00      |
| 1983    |           | 23.37 | 42.83 | 4.95 | 7.19      | 14.41       | 5.26                 | 100.00      |
| 1984    |           | 25.62 | 45.98 | 9.34 | 5.85      | 9.51        | 3.69                 | 100.00      |

FONTE: DNER; EBTU (DPOR/DIFIN); MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTOS.

NOTA: (1) INCLUI LLOYDSBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, SNBP E ECEX (OBS: O GEIPOP NÃO TEM SERVIÇO DA DÍVIDA).



ANEXO 85

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

SERVIÇO DA DÍVIDA SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/84

(ANO BASE = 1973=100)

| PERIODO | ENTIDADES | DNER   | RFFSA  | EBTU    | PORTOBRAS | SUNAMAM/FMM | OUTRAS ENTIDADES (1) | TOTAL GERAL |
|---------|-----------|--------|--------|---------|-----------|-------------|----------------------|-------------|
| 1973    |           | 100.00 | 100.00 | --      | 100.00    | 100.00      | 100.00               | 100.00      |
| 1974    |           | 113.98 | 86.13  | --      | 224.11    | 79.28       | 98.90                | 105.32      |
| 1975    |           | 151.79 | 197.55 | --      | 112.73    | 92.56       | 111.41               | 141.54      |
| 1976    |           | 211.61 | 280.63 | --      | 243.19    | 212.52      | 104.96               | 224.30      |
| 1977    |           | 186.51 | 437.28 | --      | 190.15    | 276.24      | 92.31                | 266.62      |
| 1978    |           | 223.13 | 543.86 | --      | 340.68    | 212.43      | 116.94               | 297.37      |
| 1979    |           | 195.65 | 460.80 | --      | 252.35    | 299.61      | 136.35               | 288.10      |
| 1980    |           | 222.65 | 473.74 | 100.00  | 403.68    | 332.62      | 208.13               | 323.28      |
| 1981    |           | 218.66 | 414.08 | 558.39  | 352.50    | 348.19      | 171.99               | 309.18      |
| 1982    |           | 199.75 | 369.96 | 1702.17 | 422.36    | 522.12      | 230.77               | 352.38      |
| 1983    |           | 215.39 | 613.07 | 5468.49 | 433.81    | 173.48      | 331.70               | 340.31      |
| 1984    |           | 256.02 | 713.70 | 7975.39 | 363.00    | 124.19      | 252.25               | 369.00      |

FONTE: DNER; EBTU (DFOR/DIFIN); MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTOS.

NOTA: (1) INCLUI LLOYDBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, SNEF E ECEX (OBS: O GEIPOP NÃO TEM SERVIÇO DA DÍVIDA).

OBS: PARA EBTU, O ANO BASE CONSIDERADO FOI 1980.

ANEXO 86

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

OUTRAS DESPESAS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/83

| PERIODO | (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2) |      |         |       |           |             | TOTAL GERAL |
|---------|-------------------------------|------|---------|-------|-----------|-------------|-------------|
|         | ENTIDADES                     | DNER | RFFSA   | EBTU  | PORTOBRAS | SUNAMAN/FMM |             |
| 1973    | 308905                        |      | 994570  | --    | 44604     | 65482       | 709380      |
| 1974    | 522558                        |      | 1067102 | --    | 59823     | 39085       | 910761      |
| 1975    | 531427                        |      | 1439437 | --    | 64590     | 54458       | 922139      |
| 1976    | 549395                        |      | 1489145 | 6125  | 74314     | 49203       | 820112      |
| 1977    | 546421                        |      | 1873145 | 22183 | 80002     | 38498       | 762527      |
| 1978    | 558641                        |      | 1669217 | 18986 | 69856     | 48394       | 792351      |
| 1979    | 512406                        |      | 1651577 | 23931 | 111946    | 48264       | 909312      |
| 1980    | 435277                        |      | 1594507 | 23066 | 129625    | 37830       | 1048219     |
| 1981    | 437741                        |      | 1591433 | 16125 | 135286    | 40608       | 1104727     |
| 1982    | 410385                        |      | 1597309 | 16558 | 148226    | 37083       | 1044141     |
| 1983    | 291011                        |      | 1263337 | 14319 | 120649    | 30459       | 387679      |

FONTE: MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI GEFPOT, LLOYDBRAS, CODESP, CURJ, ENASA, FRAMAVE, SBNP E ECEX.

(2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI COLUNA 2ª (IBRE/FGV).

ANEXO 87

MINISTERIO DOS TRANSPORTES

EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS

OUTRAS DESPESAS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS

1973/83

| ENTIDADES<br>PERIODO | DNER  | RFFSA | ERTU | PORTOBRAS | SUNAMAN/FMM | OUTRAS<br>ENTIDADES<br>(1) | TOTAL<br>GERAL | (EM %) |
|----------------------|-------|-------|------|-----------|-------------|----------------------------|----------------|--------|
| 1973                 | 14.55 | 46.85 | --   | 2.10      | 3.08        | 53.42                      | 100.00         |        |
| 1974                 | 20.27 | 41.37 | --   | 1.54      | 1.52        | 35.31                      | 100.00         |        |
| 1975                 | 17.64 | 47.79 | --   | 2.14      | 1.81        | 30.61                      | 100.00         |        |
| 1976                 | 18.38 | 49.83 | 0.20 | 2.49      | 1.65        | 27.44                      | 100.00         |        |
| 1977                 | 16.44 | 56.37 | 0.67 | 2.41      | 1.14        | 22.95                      | 100.00         |        |
| 1978                 | 17.69 | 52.87 | 0.60 | 2.21      | 1.53        | 25.09                      | 100.00         |        |
| 1979                 | 15.73 | 50.70 | 0.73 | 3.44      | 1.48        | 27.91                      | 100.00         |        |
| 1980                 | 13.32 | 48.78 | 0.71 | 3.97      | 1.16        | 32.07                      | 100.00         |        |
| 1981                 | 13.16 | 47.85 | 0.40 | 4.07      | 1.22        | 33.22                      | 100.00         |        |
| 1982                 | 12.61 | 49.09 | 0.51 | 4.56      | 1.14        | 32.09                      | 100.00         |        |
| 1983                 | 11.15 | 48.40 | 0.55 | 4.74      | 1.17        | 34.00                      | 100.00         |        |

FONTE: MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI GEIPOP, LLOYDBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, FRAMAVE, SBNP E ECEX.

ANEXO 88

MINISTERIO DOS TRANSPORTES  
 EVOLUÇÃO DOS DISPENDIOS  
 OUTRAS DESPESAS SEGUNDO ENTIDADES VINCULADAS  
 1973/83

| ENTIDADES<br>PERIODO | DNER   | RFFSA  | EBTU   | PORTOBRAS | SUNAMAN/FHM | (ANO BASE - 1976=100)      |                |
|----------------------|--------|--------|--------|-----------|-------------|----------------------------|----------------|
|                      |        |        |        |           |             | OUTRAS<br>ENTIDADES<br>(1) | TOTAL<br>GERAL |
| 1973                 | 56.23  | 66.79  | ---    | 60.02     | 133.09      | 86.50                      | 71.04          |
| 1974                 | 95.17  | 71.66  | ---    | 53.59     | 79.44       | 111.05                     | 86.32          |
| 1975                 | 96.73  | 96.66  | ---    | 86.91     | 110.76      | 112.44                     | 100.80         |
| 1976                 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00    | 100.00      | 100.00                     | 100.00         |
| 1977                 | 99.46  | 125.78 | 362.18 | 107.65    | 78.24       | 92.98                      | 111.19         |
| 1978                 | 101.68 | 112.09 | 309.98 | 94.00     | 98.36       | 96.60                      | 105.66         |
| 1979                 | 93.27  | 110.91 | 390.72 | 150.64    | 98.09       | 110.88                     | 109.01         |
| 1980                 | 79.23  | 107.08 | 376.60 | 174.43    | 76.89       | 127.81                     | 109.58         |
| 1981                 | 79.68  | 106.87 | 263.28 | 182.05    | 82.53       | 134.70                     | 111.30         |
| 1982                 | 74.70  | 107.26 | 270.35 | 199.46    | 75.37       | 127.32                     | 108.88         |
| 1983                 | 52.97  | 84.84  | 233.78 | 166.39    | 61.90       | 108.24                     | 87.36          |

FONTE: MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI GEIPOT, LLOYDBRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, FRANAVE, SREB E ECEX.

ANEXO 89

DNER

EVOLUÇÃO DO DISPENDIO

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| DISCRIM.<br>PERIODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DÍVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1973=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1976=100 |
| 1973                | 1887121       | 78.29               | 214478            | 8.90                | 308905          | 12.81               | 2410504   | 100.00              |
| 1974                | 2134941       | 73.56               | 244467            | 8.42                | 522858          | 18.02               | 2902266   | 100.00              |
| 1975                | 2108406       | 71.10               | 325546            | 10.98               | 531427          | 17.92               | 2765378   | 100.00              |
| 1976                | 2056915       | 67.22               | 453840            | 14.83               | 549395          | 17.95               | 3060159   | 100.00              |
| 1977                | 1735151       | 64.71               | 400012            | 14.72               | 546421          | 20.38               | 2681583   | 100.00              |
| 1978                | 1625673       | 61.05               | 478570            | 17.97               | 558641          | 20.98               | 2662885   | 100.00              |
| 1979                | 1451883       | 60.90               | 419631            | 17.60               | 512406          | 21.49               | 2383920   | 100.00              |
| 1980                | 1139680       | 55.51               | 477525            | 23.26               | 435946          | 21.23               | 2093151   | 100.00              |
| 1981                | 1047372       | 53.60               | 468970            | 24.00               | 437741          | 22.40               | 1954082   | 100.00              |
| 1982                | 929742        | 52.57               | 429421            | 24.22               | 410385          | 23.20               | 1768548   | 100.00              |
| 1983                | 942450        | 55.39               | 461964            | 27.25               | 291011          | 17.16               | 1695426   | 100.00              |
| 1984                | 645879        | 48.20               | 549103            | 40.99               | 145100          | 10.83               | 1340082   | 100.00              |

FONTE: DNER (DADOS SOBRE INVESTIMENTO E SERVIÇO DA DÍVIDA); NT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO (DADOS SOBRE OUTRAS DESPESAS).

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).

ANEXO 90

RFFSA

EVOLUÇÃO DO DISPENDIO

1973/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| DISCRIM.<br>PERIODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DIVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1973=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1976=100 |
| 1973                | 654822        | 36.63               | 138082            | 7.72                | 994570          | 55.64               | 1787474   | 100.00              |
| 1974                | 696898        | 36.74               | 132742            | 7.00                | 1067102         | 56.26               | 1896742   | 100.00              |
| 1975                | 1873690       | 52.25               | 272778            | 7.61                | 1439437         | 40.14               | 3535904   | 100.00              |
| 1976                | 2092031       | 52.71               | 387496            | 9.76                | 1489145         | 37.52               | 3968672   | 100.00              |
| 1977                | 1433031       | 36.45               | 603911            | 15.44               | 1873115         | 47.91               | 3909956   | 100.00              |
| 1978                | 1192401       | 33.01               | 750978            | 20.79               | 1669217         | 43.21               | 3612996   | 100.00              |
| 1979                | 1082363       | 32.13               | 636284            | 18.88               | 1551577         | 49.00               | 3370724   | 100.00              |
| 1980                | 1868489       | 45.38               | 654153            | 19.59               | 1594507         | 58.73               | 4117150   | 100.00              |
| 1981                | 1337562       | 38.56               | 571746            | 16.24               | 1591453         | 45.20               | 3520762   | 100.00              |
| 1982                | 986893        | 31.89               | 510845            | 16.51               | 1597309         | 51.61               | 3095047   | 100.00              |
| 1983                | 671936        | 24.70               | 846535            | 30.21               | 1263337         | 45.09               | 2801808   | 100.00              |

FONTE: NT/RFFSA (DADOS SOBRE INVESTIMENTOS); NT/SECRETARIA DE PROGRAMACAO FINANCEIRA E ORÇAMENTO (DADOS SOBRE SERVIÇO DA DIVIDA E OUTRAS DESPESAS).

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (CIBRE/FGV).

ANEXO 91

EBTU

EVOLUÇÃO DO DISPENDIO

1976/84

(EM CR\$ MILHES DE 1984) (1)

| DISCRIM.<br>PERIODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DÍVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |        |        |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|--------|--------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1978=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1980=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1978=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1978=100 |        |        |
| 1976                | 384230        | 98.43               | 62.43             | --                  | --              | 6125                | 1.57      | 390354              | 100.00 | 61.52  |
| 1977                | 620126        | 96.55               | 100.75            | --                  | --              | 22183               | 3.45      | 642309              | 100.00 | 101.23 |
| 1978                | 615496        | 97.01               | 100.00            | --                  | --              | 18986               | 2.99      | 634482              | 100.00 | 100.00 |
| 1979                | 540134        | 95.90               | 91.01             | --                  | --              | 23931               | 4.10      | 584065              | 100.00 | 92.05  |
| 1980                | 448534        | 94.61               | 72.87             | 0.53                | 100.00          | 23066               | 4.87      | 474111              | 100.00 | 74.72  |
| 1981                | 312344        | 91.20               | 50.75             | 4.09                | 558.38          | 36125               | 4.71      | 342489              | 100.00 | 53.98  |
| 1982                | 274972        | 82.26               | 44.67             | 12.79               | 1702.17         | 16558               | 4.95      | 334269              | 100.00 | 52.68  |
| 1983                | 331294        | 68.40               | 53.83             | 28.43               | 5462.49         | 14319               | 2.97      | 482917              | 100.00 | 76.11  |
| 1984                | 567628        | 73.22               | 92.22             | 25.80               | 7975.09         | 7400                | 0.95      | 775276              | 100.00 | 122.19 |

FONTE: EBTU (DADOS SOBRE INVESTIMENTO E SERVIÇO DA DÍVIDA) E MI/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO (DADOS SOBRE OUTRAS DESPESAS).

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGF - DI "COLUNA 2" (IBRE/FBV).

ANEXO 92

PORTOBRAS

EVOLUÇÃO DO DISPÊNDIO

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| DISCRIM.<br>PERIODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DÍVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1973=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1976=100 |
| 1973                | 399536        | 83.79               | 32741             | 6.87                | 44604           | 9.35                | 476881    | 100.00              |
| 1974                | 297564        | 72.44               | 73377             | 17.86               | 39823           | 9.69                | 410764    | 100.00              |
| 1975                | 337656        | 76.89               | 36909             | 8.40                | 64590           | 14.71               | 439155    | 100.00              |
| 1976                | 366468        | 70.42               | 79623             | 15.80               | 74314           | 14.28               | 520405    | 100.00              |
| 1977                | 345771        | 70.05               | 62256             | 12.76               | 80002           | 16.39               | 488029    | 100.00              |
| 1978                | 427391        | 70.20               | 111543            | 18.32               | 69856           | 11.47               | 608789    | 100.00              |
| 1979                | 376126        | 65.89               | 82787             | 14.50               | 111745          | 19.61               | 570859    | 100.00              |
| 1980                | 351047        | 57.28               | 132170            | 21.57               | 129625          | 21.15               | 612842    | 100.00              |
| 1981                | 228592        | 47.69               | 115412            | 24.08               | 135286          | 28.23               | 479290    | 100.00              |
| 1982                | 322385        | 57.17               | 138286            | 20.67               | 148226          | 22.16               | 668897    | 100.00              |
| 1983                | 207971        | 43.91               | 142033            | 29.99               | 123649          | 26.11               | 473654    | 100.00              |
| 1984                | 125300        | 37.97               | 125400            | 38.00               | 79300           | 24.03               | 330000    | 100.00              |

FONTE: MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IBRE/FGV).



ANEXO 93

SUNAHAM

EVOLUÇÃO DO DISPENDIO

1973/84

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| DISCRIM.<br>PERIODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DÍVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |        |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|--------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1973=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1976=100 |        |
| 1973                | 488920        | 65.65               | 164180            | 24.56               | 100.00          | 65482               | 9.79      | 648583              | 100.00 |
| 1974                | 570055        | 77.11               | 130161            | 17.61               | 79.28           | 39085               | 5.29      | 739302              | 100.00 |
| 1975                | 1031712       | 83.33               | 131960            | 12.27               | 92.56           | 54498               | 4.40      | 1238169             | 100.00 |
| 1976                | 987523        | 71.27               | 348910            | 25.18               | 212.52          | 49203               | 3.55      | 1385636             | 100.00 |
| 1977                | 822220        | 62.76               | 453538            | 34.33               | 276.24          | 38498               | 2.91      | 1321256             | 100.00 |
| 1978                | 874077        | 68.76               | 348764            | 27.44               | 212.43          | 48394               | 3.81      | 1271324             | 100.00 |
| 1979                | 894163        | 62.34               | 491893            | 34.29               | 299.61          | 48264               | 3.36      | 1434321             | 100.00 |
| 1980                | 1003928       | 63.23               | 546088            | 34.39               | 382.62          | 37830               | 2.38      | 1587845             | 100.00 |
| 1981                | 956283        | 60.97               | 571555            | 36.44               | 348.19          | 40608               | 2.59      | 1568545             | 100.00 |
| 1982                | 820885        | 47.86               | 857217            | 49.98               | 522.12          | 37083               | 2.16      | 1715184             | 100.00 |
| 1983                | 837343        | 72.65               | 284314            | 24.71               | 473.48          | 30459               | 2.64      | 1152615             | 100.00 |
| 1984                | 758305        | 78.82               | 203900            | 21.18               | 124.19          | S/INF               | S/INF     | 962705              | 100.00 |

FONTE: MT/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IMPR/FGU).

ANEXO 94

EVOLUÇÃO DOS DISPÊNDIOS DO CONJUNTO DAS ENTIDADES (1)  
VINCULADAS AO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

1973/83

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (2)

| DISCRIM.<br>PERÍODO | INVESTIMENTOS |                     | SERVIÇO DA DÍVIDA |                     | OUTRAS DESPESAS |                     | TOTAL     |                     |
|---------------------|---------------|---------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------|---------------------|
|                     | VAL. ABS.     | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS.         | % ANO BASE 1973=100 | VAL. ABS.       | % ANO BASE 1976=100 | VAL. ABS. | % ANO BASE 1976=100 |
| 1973                | 3427850       | 55.90               | 580799            | 9.47                | 2122951         | 34.62               | 6131600   | 100.00              |
| 1974                | 3741493       | 53.97               | 611721            | 8.82                | 2579628         | 37.21               | 6932843   | 100.00              |
| 1975                | 5458441       | 58.74               | 822082            | 8.85                | 3012091         | 32.41               | 9292614   | 100.00              |
| 1976                | 5966993       | 58.17               | 1302747           | 12.70               | 2988294         | 29.13               | 10258034  | 100.00              |
| 1977                | 5041726       | 50.86               | 1548526           | 15.62               | 3322747         | 33.52               | 9912999   | 100.00              |
| 1978                | 4853184       | 49.84               | 1727104           | 17.74               | 3157346         | 32.42               | 9737634   | 100.00              |
| 1979                | 4505001       | 47.74               | 1673296           | 17.73               | 3257437         | 34.52               | 9435733   | 100.00              |
| 1980                | 4534239       | 48.95               | 1677626           | 18.63               | 3268524         | 32.42               | 10080391  | 100.00              |
| 1981                | 4019813       | 43.97               | 1795686           | 19.64               | 3325920         | 36.38               | 9141418   | 100.00              |
| 1982                | 3509121       | 39.83               | 2046646           | 23.23               | 3253702         | 36.93               | 8809469   | 100.00              |
| 1983                | 3038567       | 39.85               | 1976530           | 25.92               | 2610454         | 34.23               | 7625552   | 100.00              |

FONTE: DNER; EBTU; M/SECRETARIA DE PROGRAMAÇÃO E ORÇAMENTO.

NOTA: (1) INCLUI: DNER, EBTU, RFFSA, RFFSA, PORTOERAS E OUTRAS ENTIDADES (GEIPOP, LLOYDSRAS, CODESP, CDRJ, ENASA, FRANAVE, SNBP E ECEX).

NOTA: (2) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI (COLUNA 2ª (LIBREX/IGV)).

ANEXO 95

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

1960/89

(EM CR\$ MILHÕES DE 1984) (1)

| PERÍODO                 | 1960    | 1961    | 1962    | 1963    | 1964    | 1965    | 1966    | 1967    | 1968    | 1969    | 1970    | 1971    | 1972    | 1973    | 1974    | 1975     | 1976    | 1977    | 1978    | 1979    | 1980    | 1981    | 1982    | 19    |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 1. RODOVIÁRIO           | 1464878 | 1302088 | 1371235 | 1198493 | 1147037 | 1752625 | 1578098 | 1978517 | 1754048 | 2223119 | 2305843 | 2746529 | 2772036 | 3630940 | 4280206 | 3918082  | 3505024 | 3294445 | 3020420 | 2479309 | 1706323 | 1385921 | 1239846 | 11732 |
| 1.1 FED. - DNER         | 745754  | 777366  | 884254  | 738096  | 468022  | 552812  | 384525  | 777476  | 853057  | 894322  | 1420477 | 1420477 | 1242247 | 1897121 | 2135310 | 2109782  | 2053915 | 1794006 | 1617522 | 1451883 | 1137640 | 1047372 | 929742  | 9424  |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    | 462854  | 466985  | 387318  | 406126  | 997996  | 1024246 | 902333  | 846437  | 1315136 | 1140347 | 1336813 | 1140347 | 1315136 | 1533612 | 2004042 | 1676171  | 1189438 | 1283763 | 1208498 | 770395  | 444148  | 270938  | 242313  | 1851  |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       | 53268   | 77737   | 76892   | 73079   | 72889   | 176117  | 92334   | 130135  | 164334  | 185474  | 174708  | 185474  | 194653  | 210207  | 140054  | 132929   | 258671  | 214676  | 194400  | 237031  | 122495  | 67611   | 64291   | 431   |
| 2. FERROVIÁRIO          | 319610  | 310946  | 358828  | 345394  | 333753  | 462307  | 473138  | 382479  | 320353  | 401402  | 498261  | 446401  | 663671  | 1033041 | 1118724 | 4553344  | 2151033 | 1347160 | 1013479 | 924931  | 1936089 | 1026461 | 653195  | 5101  |
| 2.1 RFFSA               | 184439  | 155472  | 217840  | 175389  | 144958  | 205470  | 265808  | 174851  | 114564  | 184491  | 219348  | 393333  | 598681  | 630270  | 630270  | 1469762  | 1902162 | 1120892 | 881712  | 827196  | 1440912 | 939663  | 554979  | 1445  |
| 2.2 CORD                | 52868   | 59302   | 38445   | 43847   | 34524   | 53814   | 49617   | 103423  | 115676  | 117249  | 183944  | 175881  | 98144   | 237254  | 346237  | 2856382  | 248871  | 252628  | 131767  | 97735   | 95177   | 86798   | 98216   | 3671  |
| 2.3 DNEF                | 79902   | 77171   | 102522  | 146158  | 134268  | 203024  | 157713  | 105005  | 90094   | 97862   | 84949   | 77388   | 166846  | 156588  | 134217  | ---      | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---   |
| 3. COLETIVO URBANO      | 24634   | 19434   | 12815   | 7308    | 7672    | 9784    | 10632   | 8290    | 4449    | 7386    | 9236    | 16429   | 23081   | 25623   | 58628   | 204728   | 574099  | 927112  | 911430  | 812918  | 865933  | 703288  | 440171  | 4501  |
| 3.1 RFFSA/SUBURBIO (4)  | 24634   | 19434   | 12815   | 7308    | 7672    | 9784    | 10632   | 8290    | 4449    | 7386    | 9236    | 16429   | 23081   | 25623   | 58628   | 204728   | 189869  | 306956  | 295933  | 252784  | 417399  | 390944  | 365198  | 3191  |
| 3.2 ESTU (5)            | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---      | 384230  | 620156  | 615496  | 560134  | 448534  | 312344  | 274972  | 3311  |
| 4. HIDROVIÁRIO          | 230707  | 194342  | 294751  | 241160  | 210993  | 249499  | 281756  | 295672  | 410427  | 413604  | 411728  | 495848  | 811873  | 873096  | 1045715 | 1410890  | 1214550 | 1276211 | 1297753 | 1274055 | 1304022 | 1172768 | 1312862 | 1138  |
| 4.1 PORTOBRAS (6)       | 53268   | 38868   | 78892   | 43847   | 42199   | 29353   | 40757   | 47701   | 70073   | 95092   | 135427  | 236439  | 352775  | 340223  | 430463  | 346018   | 398074  | 440837  | 432263  | 343792  | 283321  | 171205  | 309998  | 2051  |
| 4.2 SUNAMAM (7)         | 184439  | 155473  | 205044  | 182697  | 147613  | 103887  | 197582  | 328119  | 310003  | 398450  | 227814  | 398450  | 382763  | 423313  | 564155  | 1030055  | 912188  | 826930  | 871907  | 892152  | 1002388 | 954688  | 819881  | 837   |
| 4.3 CURD (8)            | ---     | ---     | 12815   | 14616   | 19181   | 54240   | 23057   | 30398   | 15235   | 5307    | 48487   | 60759   | 76335   | 110561  | 53097   | 26816    | 4287    | 8444    | 2683    | 8111    | 18312   | 146876  | 182783  | 95    |
| 5. AEREO                | 79902   | 38868   | 38446   | 34539   | 45216   | 56260   | 60250   | 73227   | 74522   | 65549   | 57723   | 175241  | 359863  | 337411  | 549406  | 621103   | 403217  | 266913  | 187177  | 232339  | 173950  | 231415  | 413385  | 503   |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) | 79902   | 38868   | 38446   | 34539   | 45216   | 56260   | 60250   | 73227   | 74522   | 65549   | 57723   | 175241  | 359863  | 337411  | 549406  | 621103   | 403217  | 266913  | 187177  | 232339  | 173950  | 231415  | 413385  | 503   |
| TOTAL                   | 2130732 | 1865678 | 2074074 | 1848895 | 1764671 | 2504773 | 2404675 | 2741196 | 2563780 | 3111259 | 3274821 | 4280617 | 4835253 | 5800110 | 7052679 | 10680148 | 7847922 | 7071841 | 6430258 | 5713552 | 5286317 | 4519853 | 4256459 | 3976  |

(15) RECURSOS REPASSADOS AS ENTIDADES OPERADORAS DOS SISTEMAS DE SUBURBIO, METRO, TROLEBUS E HIDROVIAS.  
 (16) A PORTOBRAS FOI CRIADA EM 1974 EM SUBSTITUIÇÃO AO DNPM. INCLUI INVESTIMENTOS EM PORTOS MARITIMOS E VÍAS NAVEGÁVEIS.  
 (17) RECURSOS INVESTIDOS EM CONSTRUÇÃO NAVAL.  
 (18) RECURSOS INVESTIDOS EM PORTOS MARITIMOS.  
 (19) RECURSOS INVESTIDOS PELO MIN. DA AERONÁUTICA NO SISTEMA AEROPORTUÁRIO NACIONAL.  
 (20) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (VAREZ/FGU).

NOTAS: (1) OS VALORES A PARTIR DE 1977 CORRESPONDEM A PARCELA DO ESTADO NO IULCLG E NO IBTR.  
 (2) CORRESPONDE A PARCELA DOS MUNICÍPIOS NO IULCLG.  
 (3) NÃO INCLUI INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE DE SUBURBIO.  
 (4) INVESTIMENTOS REALIZADOS EM SUBURBIO NAS REGIÕES METROPOLITANAS DE RIO DE JANEIRO, S. PAULO, B. HORIZONTE, FORTALEZA, SALVADOR, RECIFE E P. ALEGRE; DADOS ESTIMADOS PARA 1960/73; NÃO INCLUI RECURSOS REPASSADOS PELA ESTU NO PERÍODO 1977/83.

# ANEXO 96

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

1940/83

| PERIODO                 | 1940  | 1961  | 1962  | 1963  | 1964  | 1965  | 1966  | 1967  | 1968  | 1969  | 1970  | 1971  | 1972  | 1973  | 1974  | 1975  | 1976  | 1977  | 1978  | 1979  | 1980  | 1981  | 1982  | 1983 |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| RODOVIARIO              | 48.75 | 69.79 | 66.05 | 64.82 | 65.00 | 68.95 | 65.66 | 72.18 | 68.42 | 71.45 | 70.41 | 64.16 | 57.36 | 61.75 | 60.69 | 66.69 | 44.66 | 42.74 | 46.97 | 43.39 | 30.54 | 30.66 | 29.11 | 29.1 |
| 1.1 FED. - DNER         | 35.00 | 41.67 | 42.59 | 39.92 | 36.52 | 32.07 | 32.99 | 33.84 | 30.33 | 27.42 | 27.31 | 33.19 | 26.12 | 32.07 | 30.38 | 19.75 | 26.21 | 24.52 | 25.15 | 23.41 | 20.40 | 23.17 | 21.92 | 23.1 |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    | 31.25 | 23.96 | 19.75 | 20.92 | 34.35 | 39.84 | 42.59 | 32.86 | 33.02 | 38.75 | 37.77 | 26.64 | 27.21 | 26.08 | 28.42 | 15.69 | 15.16 | 18.18 | 18.79 | 13.89 | 7.95  | 5.99  | 5.77  | 4.1  |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       | 2.50  | 4.17  | 3.70  | 3.95  | 4.13  | 7.03  | 7.07  | 3.48  | 5.08  | 5.28  | 5.33  | 4.33  | 4.03  | 3.57  | 2.00  | 1.24  | 3.30  | 3.04  | 3.02  | 4.15  | 2.19  | 1.50  | 1.51  | 4.1  |
| FERROVIARIO             | 15.00 | 14.67 | 17.38 | 19.76 | 18.91 | 18.46 | 19.68 | 14.06 | 12.49 | 12.91 | 14.97 | 15.11 | 17.87 | 17.40 | 15.86 | 42.37 | 27.41 | 19.05 | 15.76 | 16.19 | 27.50 | 22.71 | 15.34 | 12.1 |
| 2.1 RFFSA               | 8.75  | 8.33  | 10.49 | 9.49  | 9.35  | 8.20  | 11.05 | 6.45  | 4.47  | 5.99  | 6.70  | 9.19  | 12.39 | 10.70 | 9.05  | 15.63 | 94.24 | 15.85 | 13.71 | 14.48 | 25.79 | 20.79 | 13.03 | 3.1  |
| 2.2 CVRD                | 2.50  | 3.13  | 1.85  | 2.37  | 1.96  | 1.96  | 2.06  | 3.78  | 4.51  | 3.77  | 5.42  | 4.11  | 2.03  | 4.03  | 4.91  | 26.74 | 9.17  | 9.20  | 2.05  | 1.71  | 1.70  | 1.92  | 2.31  | 9.2  |
| 2.3 DNER                | 3.75  | 5.01  | 4.94  | 7.91  | 7.61  | 8.11  | 6.56  | 9.83  | 3.51  | 3.15  | 2.66  | 1.81  | 3.45  | 2.66  | 1.90  | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---  |
| COLETIVO URBANO         | 1.25  | 1.04  | 0.62  | 0.40  | 0.43  | 0.39  | 0.41  | 0.30  | 0.17  | 0.24  | 0.38  | 0.39  | 0.52  | 0.44  | 0.83  | 1.92  | 7.32  | 13.11 | 14.17 | 14.23 | 15.50 | 15.56 | 15.03 | 14.3 |
| 3.1 RFFSA/SUBURBIO (4)  | 1.25  | 1.04  | 0.62  | 0.40  | 0.43  | 0.39  | 0.44  | 0.30  | 0.17  | 0.24  | 0.28  | 0.39  | 0.52  | 0.44  | 0.83  | 1.92  | 2.42  | 4.34  | 4.60  | 4.42  | 7.47  | 8.45  | 8.28  | 8.1  |
| 3.2 ESTU (5)            | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | ---   | 4.90  | 8.77  | 9.57  | 9.80  | 8.53  | 6.91  | 6.46  | 8.2  |
| MICROVIARIO             | 11.25 | 10.42 | 14.20 | 13.04 | 11.96 | 9.76  | 11.72 | 10.79 | 16.01 | 13.29 | 12.57 | 16.26 | 16.00 | 14.85 | 14.03 | 13.21 | 15.48 | 18.33 | 20.18 | 22.12 | 23.34 | 25.95 | 33.83 | 28.4 |
| 4.1 PORTOBRAS           | 2.50  | 2.09  | 3.70  | 2.37  | 2.39  | 1.17  | 1.69  | 2.47  | 2.73  | 3.04  | 4.14  | 5.33  | 7.30  | 5.79  | 6.00  | 3.24  | 3.80  | 6.52  | 6.58  | 6.37  | 5.07  | 3.79  | 7.23  | 2.1  |
| 4.2 SUBURBAN            | 8.75  | 8.33  | 9.89  | 9.88  | 8.48  | 6.54  | 9.06  | 7.21  | 12.60 | 9.97  | 8.98  | 7.91  | 7.92  | 7.10  | 8.00  | 9.72  | 11.62 | 11.69 | 13.56 | 15.61 | 17.94 | 21.12 | 19.35 | 21.5 |
| 4.3 CVRD (8)            | ---   | ---   | 0.62  | 0.79  | 1.09  | 2.35  | 0.96  | 1.11  | 0.48  | 0.27  | 1.48  | 1.42  | 1.58  | 1.88  | 0.75  | 0.25  | 0.05  | 0.12  | 0.04  | 0.14  | 0.33  | 1.04  | 4.30  | 2.4  |
| AEREO                   | 3.75  | 2.08  | 1.85  | 1.93  | 3.70  | 2.23  | 2.51  | 2.67  | 2.91  | 2.11  | 1.76  | 4.09  | 7.45  | 5.57  | 7.79  | 5.82  | 5.14  | 3.77  | 2.91  | 4.07  | 3.11  | 5.12  | 9.68  | 12.6 |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) | 3.75  | 2.08  | 1.85  | 1.98  | 3.70  | 2.23  | 2.51  | 2.67  | 2.91  | 2.11  | 1.74  | 4.09  | 7.45  | 5.57  | 7.79  | 5.82  | 5.14  | 3.77  | 2.91  | 4.07  | 3.11  | 5.12  | 9.68  | 12.6 |

100.00 100.00

ITE: DADOS DE 1960-83: ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. GEIPOP, BRASILIA, 1970.  
DADOS DE 1964-73: ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. GEIPOP, BRASILIA, 1974.  
DADOS DE 1974-78: ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. GEIPOP, BRASILIA, 1979; MT/RFFSA - SISTEMA DE ACOMPANHAMENTO DA PROGRAMACAO ORCAMENTARIA; MT/ESTU (OPOR/DIFIN).  
DADOS DE 1979-83: ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. GEIPOP, BRASILIA, 1984; MT/RFFSA - RELATORIOS DE ATIVIDADE; MT/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS; MT/ESTU (OPOR/DIFIN).

451 (1) OS VALORES A PARTIR DE 1977 CORRESPONDEM A PARCELA DO ESTAO DO INULCLG E NO ISTR.  
(2) CORRESPONDE A PARCELA DOS MUNICIPIOS NO INULCLG.  
(3) NAO INCLUI INVESTIMENTOS REALIZADOS EM TRANSPORTE DE SUBURBIO.  
(4) INVESTIMENTOS REALIZADOS EM SUBURBIO NAS REGIOES METROPOLITANAS DE RIO DE JANEIRO, S. PAULO, B. HORIZONTE, FORTALEZA, SALVADOR, RECIFE E P. ALEGRE; DADOS ESTIMADOS PARA 1964/73; NAO INCLUI RECURSOS REPARADOS PELA ESTU NO PERIODO 1977/83.  
(5) RECURSOS REPARADOS AS ENTIDADES OPERADORAS DOS SISTEMAS DE SUBURBIO METRO. TROLEBUS E MICROVIARIOS.  
(6) A PORTOBRAS FOI CRIADA EM 1974 EM SUBSTITUICAO AO DMPV. INCLUI INVESTIMENTOS EM PORTOS MARITIMOS E VIAS NAVEGAVEIS.  
(7) RECURSOS INVESTIDOS EM CONSTRUCAO NAVAL.  
(8) RECURSOS INVESTIDOS EM PORTOS MARITIMOS.  
(9) RECURSOS INVESTIDOS PELO MIN. DA AERONAUTICA NO SISTEMA AEROPORTUARIO NACIONAL.

# ANEXO 97

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

1960/83

ANO BASE - 1974=100

| ENTIDADE                  | 1960  | 1961  | 1962   | 1963   | 1964   | 1965    | 1966   | 1967   | 1968   | 1969   | 1970    | 1971    | 1972    | 1973    | 1974    | 1975    | 1976   | 1977   | 1978   | 1979   | 1980   | 1981    | 1982    | 1983    |
|---------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| <b>1. FERROVIARIAS</b>    | 41,79 | 37,15 | 39,12  | 34,17  | 32,73  | 49,37   | 45,03  | 36,43  | 43,43  | 65,79  | 65,79   | 78,35   | 79,09   | 103,59  | 122,12  | 111,78  | 100,00 | 92,28  | 96,17  | 70,74  | 48,48  | 39,54   | 35,37   | 33,49   |
| 1.1 FERROVIARIAS          | 34,24 | 37,79 | 45,99  | 35,89  | 22,75  | 18,49   | 47,74  | 37,00  | 41,47  | 43,40  | 43,40   | 49,04   | 61,37   | 91,75   | 103,81  | 102,53  | 100,00 | 94,30  | 78,64  | 70,39  | 52,41  | 50,92   | 45,80   | 42,82   |
| 1.2 FERROVIARIAS          | 35,98 | 37,28 | 34,48  | 32,56  | 30,94  | 45,90   | 75,74  | 71,16  | 101,37 | 103,96 | 103,96  | 119,57  | 119,57  | 128,74  | 169,49  | 140,92  | 100,00 | 109,10 | 101,40 | 44,43  | 37,34  | 25,78   | 20,67   | 15,75   |
| 1.3 MUNICIPAL             | 30,59 | 30,85 | 27,73  | 25,25  | 29,18  | 48,09   | 45,77  | 50,31  | 43,53  | 47,54  | 47,54   | 71,79   | 75,25   | 81,26   | 94,45   | 51,39   | 100,00 | 82,99  | 75,15  | 91,63  | 47,38  | 25,14   | 24,65   | 14,95   |
| <b>2. AERONAUTICA</b>     | 14,86 | 14,44 | 16,88  | 16,99  | 15,52  | 21,49   | 25,00  | 17,92  | 14,09  | 22,79  | 22,79   | 30,66   | 40,15   | 47,56   | 52,01   | 210,00  | 100,00 | 82,63  | 47,12  | 43,00  | 71,41  | 47,22   | 30,37   | 22,74   |
| 2.1 AERONAUTICA           | 7,80  | 8,17  | 11,45  | 7,22   | 8,67   | 10,80   | 13,97  | 8,30   | 4,02   | 8,00   | 11,53   | 20,40   | 31,47   | 33,08   | 33,55   | 87,24   | 100,00 | 58,93  | 46,03  | 43,49  | 75,75  | 49,40   | 29,18   | 7,51    |
| 2.2 AERONAUTICA           | 21,40 | 21,43 | 15,43  | 17,62  | 13,87  | 21,82   | 19,94  | 41,64  | 47,11  | 73,91  | 73,91   | 70,47   | 39,14   | 95,33   | 139,12  | 1147,73 | 100,00 | 90,92  | 52,95  | 39,27  | 38,24  | 34,89   | 447,77  | ---     |
| 2.3 AERONAUTICA           | ---   | ---   | ---    | ---    | ---    | ---     | ---    | ---    | ---    | ---    | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---    | ---    | ---    | ---    | ---    | ---     | ---     | ---     |
| <b>3. COLLEGIOS UNIV.</b> | 4,44  | 4,37  | 2,23   | 1,27   | 1,34   | 1,70    | 1,65   | 1,44   | 0,77   | 1,41   | 1,41    | 2,90    | 4,37    | 4,46    | 10,21   | 35,66   | 100,00 | 141,49 | 158,76 | 141,40 | 150,83 | 129,50  | 111,51  | 113,34  |
| 3.1 COLLEGIOS UNIV.       | 14,03 | 10,24 | 6,75   | 3,65   | 4,04   | 5,45    | 5,60   | 4,37   | 2,34   | 4,64   | 4,64    | 6,74    | 13,21   | 13,50   | 30,08   | 107,83  | 100,00 | 145,58 | 155,84 | 133,14 | 219,84 | 225,96  | 192,54  | 145,27  |
| 3.2 COLLEGIOS UNIV.       | ---   | ---   | ---    | ---    | ---    | ---     | ---    | ---    | ---    | ---    | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---     | ---    | ---    | ---    | ---    | ---    | ---     | ---     | ---     |
| <b>4. HIDROVIAS</b>       | 19,74 | 14,00 | 24,27  | 19,04  | 17,37  | 20,54   | 23,20  | 24,34  | 37,79  | 34,05  | 39,90   | 57,29   | 46,85   | 71,89   | 84,10   | 116,17  | 100,00 | 104,72 | 104,85 | 104,08 | 107,37 | 94,24   | 109,07  | 93,72   |
| 4.1 HIDROVIAS             | 17,97 | 13,04 | 25,00  | 14,71  | 14,14  | 9,85    | 13,47  | 22,71  | 23,21  | 31,70  | 45,44   | 79,39   | 118,32  | 114,14  | 143,74  | 114,08  | 100,00 | 154,40 | 142,00 | 122,05 | 95,03  | 57,44   | 104,00  | 64,57   |
| 4.2 HIDROVIAS             | 20,44 | 17,04 | 24,46  | 20,03  | 16,40  | 17,97   | 23,89  | 31,64  | 34,01  | 34,97  | 43,68   | 41,74   | 46,30   | 41,85   | 113,80  | 113,80  | 100,00 | 90,65  | 95,37  | 77,80  | 107,89 | 104,64  | 89,98   | 91,79   |
| 4.3 HIDROVIAS             | 0,00  | 0,00  | 298,91 | 240,90 | 447,39 | 1312,22 | 537,32 | 708,97 | 285,37 | 193,80 | 1130,94 | 1417,14 | 1700,45 | 2258,73 | 1238,45 | 485,48  | 100,00 | 194,93 | 42,37  | 187,19 | 427,12 | 1093,36 | 4267,52 | 2253,43 |
| <b>5. AEROPORTOS</b>      | 19,82 | 9,64  | 9,53   | 9,04   | 14,17  | 19,99   | 14,94  | 14,14  | 14,46  | 14,26  | 14,32   | 43,44   | 87,23   | 81,20   | 126,24  | 154,04  | 100,00 | 44,20  | 44,42  | 37,62  | 43,14  | 37,39   | 152,27  | 124,78  |
| 5.1 AEROPORTOS            | 19,82 | 9,64  | 9,53   | 9,04   | 14,17  | 19,99   | 14,94  | 14,14  | 14,46  | 14,26  | 14,32   | 43,44   | 87,23   | 81,20   | 126,24  | 154,04  | 100,00 | 44,20  | 44,42  | 37,62  | 43,14  | 37,39   | 152,27  | 124,78  |
| <b>TOTAL</b>              | 37,13 | 33,77 | 26,43  | 23,54  | 22,49  | 31,92   | 29,44  | 34,93  | 32,47  | 38,44  | 41,73   | 51,24   | 61,58   | 74,73   | 89,87   | 154,09  | 100,00 | 90,11  | 81,94  | 72,80  | 71,18  | 57,59   | 54,26   | 30,67   |

Fonte: VIDA, Tabela Anterior.

ANEXO 98

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

1960/74

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| PERIODO                 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| DOS/ENTIDADES           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| RODOVIARIO              |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 1.1 FED. - DNER         |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| FERROVIARIO             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2.1 RFTSA (3)           |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2.2 CURD                |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 2.3 DNEF                |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| COLETIVO URBANO         |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 3.1 RFFCSA/SUBURBIO (4) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 3.2 EBTU (5)            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| HIdroVIARIO             |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 4.1 PORTOBRAS (6)       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 4.2 SUNDRARH (7)        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 4.3 CURD (8)            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| AEREO                   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
| OTAL                    |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

ONTER VIDE TABELA ANTERIOR.

## ANEXO 99

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

(INVESTIMENTO MEDIO)

| MODOS/ENTIDADES         | (EM CR\$ MILHÕES DE 1984) |         |         |         |         |
|-------------------------|---------------------------|---------|---------|---------|---------|
|                         | 1960/63                   | 1964/68 | 1969/73 | 1974/78 | 1979/83 |
| 1. RODOVIARIO           | 1334                      | 1637    | 2736    | 3592    | 1597    |
| 1.1 FED. - DNER         | 786                       | 633     | 1263    | 1931    | 1102    |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    | 478                       | 875     | 1286    | 1473    | 388     |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       | 70                        | 129     | 186     | 188     | 107     |
| 2. FERROVIARIO          | 339                       | 395     | 685     | 2031    | 930     |
| 2.1 RFFSA (3)           | 184                       | 186     | 405     | 1242    | 781     |
| 2.2 CVRD                | 48                        | 71      | 162     | 762     | 149     |
| 2.3 DNEF                | 106                       | 138     | 117     | 134     | --      |
| 3. COLETIVO URBANO      | 17                        | 8       | 17      | 535     | 735     |
| 3.1 RFFSA/SUBURBIO (4)  | 17                        | 8       | 17      | 211     | 349     |
| 3.2 EBTU (5)            | --                        | --      | --      | 540     | 385     |
| 4. HIDROVIARIO          | 242                       | 290     | 441     | 1253    | 1238    |
| 4.1 PORTOBRAS (6)       | 53                        | 50      | 232     | 391     | 267     |
| 4.2 SUNAMAM (7)         | 182                       | 211     | 348     | 843     | 901     |
| 4.3 CVRD (8)            | 7                         | 28      | 61      | 19      | 70      |
| 5. AEREO                | 48                        | 66      | 197     | 406     | 311     |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) | 48                        | 66      | 197     | 406     | 311     |
| TOTAL                   | 1980                      | 2396    | 4276    | 7317    | 4811    |

FONTE: VIDE TABELA ANTERIOR.

ANEXO 100

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

( INVESTIMENTO MEDIO )

1960/83

| MODOS/ENTIDADES         | (EM %)  |         |         |         |         |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                         | 1960/63 | 1964/68 | 1969/73 | 1974/78 | 1979/83 |
| 1. RODUVIARIO           | 67.37   | 68.33   | 43.98   | 45.95   | 33.19   |
| 1.1 FED. - DNER         | 39.71   | 26.42   | 29.55   | 24.70   | 22.91   |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    | 24.12   | 36.53   | 30.08   | 18.84   | 8.06    |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       | 3.55    | 5.38    | 4.35    | 2.41    | 2.22    |
| 2. FERROVIARIO          | 17.10   | 16.49   | 16.02   | 25.99   | 19.34   |
| 2.1 RFFSA (3)           | 9.28    | 7.74    | 9.48    | 15.89   | 16.24   |
| 2.2 CVRD                | 2.45    | 2.98    | 3.80    | 9.75    | 3.10    |
| 2.3 DNEF                | 5.37    | 5.76    | 2.74    | 1.72    | --      |
| 3. COLETIVO URBANO      | 0.84    | 0.34    | 0.39    | 6.85    | 15.27   |
| 3.1 RFFSA/SUBURBIO (4)  | 0.84    | 0.34    | 0.39    | 2.70    | 7.26    |
| 3.2 EBTU (5)            | --      | --      | --      | 6.91    | 8.01    |
| 4. HIDROVIARIO          | 12.24   | 12.09   | 15.00   | 16.03   | 25.74   |
| 4.1 PORTOBRAS (6)       | 2.69    | 2.09    | 5.43    | 5.01    | 5.55    |
| 4.2 SUNAMAM (7)         | 9.21    | 8.83    | 8.15    | 10.78   | 18.73   |
| 4.3 CVRD (8)            | 0.35    | 1.18    | 1.42    | 0.24    | 1.46    |
| 5. AEREO                | 2.45    | 2.75    | 4.61    | 5.19    | 6.46    |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) | 2.45    | 2.75    | 4.61    | 5.19    | 6.46    |
| TOTAL                   | 100.00  | 100.00  | 100.00  | 100.00  | 100.00  |

FONTE: VIDE TABELA ANTERIOR



## ANEXO 101

BRASIL

INVESTIMENTOS FEDERAIS EM TRANSPORTE  
SEGUNDO MODALIDADE E ENTIDADE

(INVESTIMENTO MEDIO)

| MODOS/ENTIDADES         | 1960/83<br>(TAXA DE CRESCIMENTO DOS PERIODOS - EM %) |         |         |                 |
|-------------------------|--|---------|---------|-----------------|
|                         | 1960/63  | 1964/68 | 1969/73 | 1974/78 1979/83 |
| 1. RODOVIARIO           | --   | 22.70   | 67.10   | 31.29 -55.54    |
| 1.1 FED. - DNER         | --   | 19.50   | 99.58   | 52.80 -42.91    |
| 1.2 EST. - DER'S (1)    | --   | 83.25   | 46.99   | 14.50 -73.67    |
| 1.3 MUNICIPAL (2)       | --   | 83.53   | 44.18   | 1.31 -43.16     |
| 2. FERROVIARIO          | --   | 16.62   | 73.43   | 196.50 -54.20   |
| 2.1 RFFSA (3)           | --   | 0.95    | 118.51  | 206.45 -37.13   |
| 2.2 CVRD                | --   | 47.43   | 127.42  | 368.88 -80.43   |
| 2.3 DNEF                | --   | 29.67   | -15.14  | 14.59 --        |
| 3. COLETIVO URBANO      | --   | -50.65  | 105.63  | 3087.42 37.26   |
| 3.1 RFFSA/SUBURBIO (4)  | --   | -50.65  | 105.63  | 1157.99 65.30   |
| 3.2 EBTU (5)            | --   | --      | --      | -- -28.61       |
| 4. HIDROVIARIO          | --   | 19.46   | 121.37  | 95.41 -1.17     |
| 4.1 PORTOBRAS (6)       | --   | -6.02   | 363.92  | 68.65 -31.83    |
| 4.2 SUNAMAM (7)         | --   | 15.91   | 64.74   | 141.92 6.96     |
| 4.3 CVRD (8)            | --   | 311.53  | 115.76  | -68.69 268.98   |
| 5. AEREO                | --   | 36.04   | 199.20  | 105.71 -23.40   |
| 5.1 MIN. AERONAUTICA(9) | --   | 36.04   | 199.20  | 105.71 -23.40   |
| TOTAL                   | --   | 20.98   | 78.47   | 82.81 -38.45    |

FONTE: VIDE TABELA ANTERIOR.

ANEXO 102

PME - UNIAO

ALOCAÇÃO DE RECURSOS POR MINISTERIO

1980/84

(EM CR\$ BILHÕES DE 1984) (1)

| MINISTERIOS          | 1980        | 1981        | 1982       | 1983       | 1984       | TOTAL       |
|----------------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| AGRICULTURA          | --          | 11          | 41         | 25         | 7          | 83          |
| INDUSTRIA E COMERCIO | 536         | 636         | 154        | 8          | 3          | 1339        |
| MINAS E ENERGIA      | 298         | 258         | 265        | 112        | 56         | 990         |
| TRANSPORTES          | 298         | 222         | 261        | 160        | 75         | 1016        |
| PLANEJAMENTO         | --          | 53          | 73         | 222        | 197        | 485         |
| <b>TOTAL</b>         | <b>1192</b> | <b>1182</b> | <b>795</b> | <b>527</b> | <b>278</b> | <b>3913</b> |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUCAO FISICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS, PERIODO 1980/84. RELATORIO FINAL. SB/SAE/CODEP - FEV/85. Mimeo.

NOTA: (1) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUMNA 2" (IGRE/FEV).

OBS: TODAS AS CIFRAS REFEREM-SE A RUBRICA PME NO ORCAMENTO FISCAL.

ANEXO 103

PME - UNIÃO

ALOCACÃO DE RECURSOS POR MINISTERIO

1980/84

| MINISTERIOS          | ANOS   |        |        |        |        | TOTAL  |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                      | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   |        |
| AGRICULTURA          | --     | 0.94   | 5.13   | 4.68   | 2.41   | 2.13   |
| INDUSTRIA E COMERCIO | 47.34  | 53.98  | 19.40  | 1.58   | 0.90   | 34.21  |
| MINAS E ENERGIA      | 26.33  | 21.86  | 33.37  | 21.28  | 20.18  | 25.29  |
| TRANSPORTES          | 26.33  | 19.76  | 32.85  | 30.40  | 27.03  | 25.97  |
| PLANEJAMENTO         | --     | 4.45   | 9.24   | 42.07  | 49.48  | 12.40  |
| TOTAL                | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUCAO FISICO-FINANCIARIA E RESULTADOS OPERACIONAIS. PERIODO 1980/84. RELATORIO FINAL. SG/SAE/CODEP - FEV/85. Mimeo.

OBS: TODAS AS CIFRAS REFEREM-SE A RUBRICA PME NO ORCAMENTO FISCAL.

ANEXO 104

PME - UNIAO

ALOCAÇÃO DE RECURSOS POR MINISTERIO

1980/84

(ANO BASE = 1980=100)

| MINISTERIOS          | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| AGRICULTURA (*)      | --     | 100.00 | 365.47 | 221.12 | 40.01  |
| INDUSTRIA E COMERCIO | 100.00 | 119.11 | 28.80  | 1.56   | 0.47   |
| MINAS E ENERGIA      | 100.00 | 86.72  | 89.02  | 97.66  | 18.80  |
| TRANSPORTES          | 100.00 | 74.41  | 87.65  | 53.80  | 25.17  |
| PLANEJAMENTO (*)     | --     | 100.00 | 139.54 | 421.53 | 260.86 |
| TOTAL                | 100.00 | 104.45 | 70.25  | 46.61  | 24.52  |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUCAO FISICO-FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. PERIODO 1980/84. RELATORIO FINAL. SG/SAE/CODEP - FEV/85. Mimeo.

OBS: TODAS AS CIFRAS REFEREM-SE A RUBRICA PME NO ORCAMENTO FISCAL.

(\*): PARA OS MINISTERIOS DA AGRICULTURA E DO PLANEJAMENTO O ANO BASE CONSIDERADO FOI 1981.

# ANEXO 105

FME - UNIÃO

PTAEC - PROGRAMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEIS - EXECUÇÃO FINANCEIRA POR SUB-PROGRAMAS

1980/84

(EM CR\$ BILHÕES DE 1984) (1)

| SUB-PROGRAMAS                                     | ANOS  |       |       |       |      |
|---|-------|-------|-------|-------|------|
|   | 1980  | 1981  | 1982  | 1983  | 1984 |
| 1- FERROVIAS METROPOLITANAS                       | 90.4  | 174.4 | 183.7 | 132.7 | 85.8 |
| 1.1- FORTALEZA                                    | 1.4   | 1.6   | 3.7   | 4.8   | 2.1  |
| 1.2- RECIFE                                       | 7.2   | 12    | 13.9  | 5.4   | 3.6  |
| 1.3- SALVADOR                                     | 1.3   | 5.8   | 12.5  | 1.9   | --   |
| 1.4- BELO HORIZONTE                               | 13.9  | 27.9  | 46.9  | 20.1  | 3.4  |
| 1.5- RIO DE JANEIRO                               | 39.5  | 58    | 34.3  | 25.2  | 40   |
| 1.6- SÃO PAULO                                    | 8.1   | 26.6  | 27.8  | 22.1  | 14.4 |
| 1.7- PORTO ALEGRE                                 | 19    | 42.5  | 44.6  | 53.2  | 22.3 |
| 2- METROS   | 68.2  | --    | 12.3  | 6.7   | --   |
| 2.1- RIO DE JANEIRO                               | 43.5  | --    | 8.2   | 6.7   | --   |
| 2.2- SÃO PAULO                                    | 24.7  | --    | 4.1   | --    | --   |
| 3- TROLEIBUS                                      | 20.7  | --    | 8.1   | --    | --   |
| 3.1- RECIFE                                       | 2     | --    | 2     | --    | --   |
| 3.2- SÃO PAULO                                    | 18.7  | --    | 6.1   | --    | --   |
| 4- FERROVIAS PARA ESCORMENTO DE CARVÃO            | 6     | 13.3  | 19.4  | 10.8  | 6.4  |
| 5- PORTOS E HIDROVIAS PARA MOVIMENTAÇÃO DO CARVÃO | 11.3  | 47.4  | 18.3  | 3.9   | 1.8  |
| 6- EMBARCAÇÕES PARA TRANSPORTE DE CARVÃO          | 3.3   | 6.7   | --    | --    | --   |
| 7- EQUIPAMENTOS PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARVÃO       | --    | --    | 4.2   | 4.6   | .5   |
| 8- PRODEL   | --    | --    | --    | --    | .9   |
| 9- OUTROS   | 99.5  | --    | --    | --    | --   |
| TOTAL   | 299.4 | 241.8 | 246   | 158.7 | 95.4 |

FONTE: RELATORIOS DE ACOMPANHAMENTO DO PNE/PTAEC (SISTEMA GRAFF) E OUTRAS, CONFORME MINISTERIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PNE/PTAEC - EXECUÇÃO FISICO FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. RELATORIO FINAL. SG/SAE/CODEP, FEV/85. NÍMERO.

NOTAS: (1) ATUALIZACÖES PELOS IGP - DI/FBV (MÉDIA ANUAL).

ANEXO 106

PME - UNIÃO

PTAEC - PROGRAMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEIS - EXECUÇÃO FINANCEIRA POR SUB-PROGRAMAS

1980/84

-(EM %)

|   | 1980          | 1981          | 1982          | 1983          | 1984          |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>SUB-PROGRAMAS</b>                              |               |               |               |               |               |
| 1- FERROVIAS METROPOLITANAS                       | 30.19         | 72.13         | 74.67         | 83.62         | 89.94         |
| 1.1- FORTALEZA                                    | 0.47          | 0.66          | 1.50          | 3.02          | 2.20          |
| 1.2- RECIFE                                       | 2.40          | 4.26          | 5.65          | 3.40          | 3.77          |
| 1.3- SALVADOR                                     | 0.43          | 2.40          | 5.08          | 1.20          | --            |
| 1.4- BELO HORIZONTE                               | 4.64          | 11.54         | 19.07         | 12.67         | 3.56          |
| 1.5- RIO DE JANEIRO                               | 13.19         | 23.99         | 13.94         | 15.88         | 41.93         |
| 1.6- SÃO PAULO                                    | 2.71          | 11.00         | 11.30         | 13.93         | 15.09         |
| 1.7- PORTO ALEGRE                                 | 6.35          | 17.58         | 18.13         | 33.52         | 23.38         |
| 2- METROS   | 22.78         | --            | 5.00          | 4.22          | --            |
| 2.1- RIO DE JANEIRO                               | 14.53         | --            | 3.33          | 4.22          | --            |
| 2.2- SÃO PAULO                                    | 8.25          | --            | 1.67          | --            | --            |
| 3- TROLEIBUS                                      | 6.91          | --            | 3.29          | --            | --            |
| 3.1- RECIFE                                       | 0.67          | --            | 0.81          | --            | --            |
| 3.2- SÃO PAULO                                    | 6.25          | --            | 2.48          | --            | --            |
| 4- FERROVIAS PARA ESCOAMENTO DE CARVÃO            | 2.00          | 5.50          | 7.39          | 6.81          | 6.71          |
| 5- PORTOS E HIDROVIAS PARA MOVIMENTAÇÃO DO CARVÃO | 3.77          | 19.60         | 7.44          | 2.46          | 1.89          |
| 6- EMBARCACÕES PARA TRANSPORTE DE CARVÃO          | 1.10          | 2.77          | --            | --            | --            |
| 7- EQUIPAMENTOS PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARVÃO       | --            | --            | 1.71          | 2.90          | 0.52          |
| 8- PRODEL   | --            | --            | --            | --            | 0.94          |
| 9- OUTROS   | 33.23         | --            | --            | --            | --            |
| <b>TOTAL</b>                                      | <b>100.00</b> | <b>100.00</b> | <b>100.00</b> | <b>100.00</b> | <b>100.00</b> |

FONTE: RELATORIOS DE ACOMPANHAMENTO DO PME/PTAEC (SISTEMA GRAFF) E OUTRAS, CONFORME MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUÇÃO FÍSICO FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. RELATÓRIO FINAL. SG/SAE/CODEP, FEV/85, MINEP.

ANEXO 107

PME - UNIAO

PTAEC - PROGRAMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO PARA ECONOMIA DE COMBUSTIVEIS - EXECUCAO FINANCEIRA POR SUB-PROGRAMAS

1980/84

| SUB-PROGRAMAS                                     | ANOS   |        |        |        |        | (ANO BASE - 1980=100) |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|
|   | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   |                       |
| 1- FERROVIAS METROPOLITANAS                       | 100.00 | 192.92 | 203.21 | 146.79 | 94.91  |                       |
| 1.1- FORTALEZA                                    | 100.00 | 114.29 | 264.29 | 342.86 | 150.00 |                       |
| 1.2- RECIFE                                       | 100.00 | 166.57 | 193.06 | 75.00  | 50.00  |                       |
| 1.3- SALVADOR                                     | 100.00 | 446.15 | 961.54 | 146.15 | --     |                       |
| 1.4- BELO HORIZONTE                               | 100.00 | 200.72 | 337.41 | 144.60 | 24.46  |                       |
| 1.5- RIO DE JANEIRO                               | 100.00 | 146.84 | 86.84  | 63.80  | 101.27 |                       |
| 1.6- SAO PAULO                                    | 100.00 | 328.40 | 343.21 | 272.84 | 177.78 |                       |
| 1.7- PORTO ALEGRE                                 | 100.00 | 223.68 | 234.74 | 280.00 | 117.37 |                       |
| 2- METROS   | 100.00 | --     | 18.04  | 9.82   | --     |                       |
| 2.1- RIO DE JANEIRO                               | 100.00 | --     | 18.85  | 15.40  | --     |                       |
| 2.2- SAO PAULO                                    | 100.00 | --     | 16.60  | --     | --     |                       |
| 3- TROLEIBUS                                      | 100.00 | --     | 39.13  | --     | --     |                       |
| 3.1- RECIFE                                       | 100.00 | --     | 100.00 | --     | --     |                       |
| 3.2- SAO PAULO                                    | 100.00 | --     | 32.62  | --     | --     |                       |
| 4- FERROVIAS PARA ESCOAMENTO DE CARVAO            | 100.00 | 221.67 | 323.33 | 180.00 | 106.67 |                       |
| 5- PORTOS E HIDROVIAS PARA MOVIMENTACAO DO CARVAO | 100.00 | 419.47 | 161.95 | 34.51  | 15.93  |                       |
| 6- EMBARCACOES PARA TRANSPORTE DE CARVAO          | 100.00 | 203.03 | --     | --     | --     |                       |
| 7- EQUIPAMENTOS PARA MOVIMENTACAO DE CARVAO (*)   | --     | --     | 100.00 | 109.52 | 11.90  |                       |
| 8- PRODEL (**)                                    | --     | --     | --     | --     | 100.00 |                       |
| 9- OUTROS   | 100.00 | --     | --     | --     | --     |                       |
| TOTAL   | 100.00 | 80.76  | 82.14  | 53.01  | 31.86  |                       |

FONTE: RELATORIOS DE ACOMPANHAMENTO DO PME/PTAEC (SISTEMA GRAFF) E OUTRAS, CONFORME MINISTERIO DOS TRANSPORTES - PROGRAMA PME/PTAEC - EXECUCAO FISICO FINANCEIRA E RESULTADOS OPERACIONAIS. RELATORIO FINAL. SG/SAE/CODEP, FEV/85. Mimeo.

(\*) = ANO BASE CONSIDERADO - 1982.

(\*\*) = ANO BASE CONSIDERADO - 1984.

ANEXO 108

BRASIL

PMÉ - PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA/ESTADOS

DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS POR ESTADOS (1)

1980/84

| ESTADOS             | (EM CR\$ BILHÕES DE 1984) (3) |       |        |        |       |
|---------------------|-------------------------------|-------|--------|--------|-------|
|                     | 1980                          | 1981  | 1982   | 1983   | 1984  |
| ACRE                | 167                           | 48    | 114    | 74     | 69    |
| RONDONIA            | 335                           | ---   | 229    | 173    | 220   |
| AMAZONAS            | 937                           | 223   | 637    | 346    | 476   |
| RORAINHA            | 67                            | ---   | 33     | 38     | 45    |
| PARÁ                | 2042                          | ---   | 816    | 1080   | 897   |
| AMAPÁ               | 100                           | 48    | 73     | 58     | 64    |
| MARANHÃO            | 1071                          | ---   | 204    | 603    | 575   |
| PIAUI               | 937                           | ---   | 597    | 442    | 331   |
| CEARÁ               | 3616                          | 351   | 2767   | 1783   | 1557  |
| RIO GRANDE DO NORTE | 1406                          | 406   | 1143   | 728    | 587   |
| PARAÍBA             | 1741                          | 322   | 832    | 555    | 676   |
| PERNAMBUCO          | 5825                          | 2440  | 4211   | 2712   | 2007  |
| ALAGOAS             | 1373                          | 542   | 930    | 644    | 599   |
| SERGIPE             | 1004                          | 415   | 674    | 503    | 427   |
| BÁHIA               | 7566                          | 2630  | 5427   | 4989   | 3004  |
| MINAS GERAIS        | 20455                         | 7736  | 13857  | 9636   | 7536  |
| ESPIRITO SANTO      | 3247                          | 1383  | 2350   | 1584   | 1335  |
| RIO DE JANEIRO      | 27820                         | 12138 | 19706  | 13232  | 10647 |
| SÃO PAULO           | 86105                         | 33312 | 60652  | 40763  | 33731 |
| PARANÁ              | 15299                         | 5378  | 10887  | 7400   | 5890  |
| SANTA CATARINA      | 7948                          | 3318  | 5631   | 3902   | 3253  |
| RIO GRANDE DO SUL   | 18948                         | 8071  | 14192  | 9352   | 7313  |
| MATO GROSSO         | 1272                          | 526   | 979    | 657    | 632   |
| MATO GROSSO DO SUL  | 2343                          | 1005  | 1648   | 1177   | 1003  |
| GOIÁS               | 4320                          | 1930  | 3158   | 2196   | 1865  |
| DISTRITO FEDERAL    | 3749                          | 383   | 2701   | 1792   | 1514  |
| TOTAL               | 220015                        | 88441 | 154510 | 106551 | 86253 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) CORRESPONDEM A VALORES EFETIVAMENTE REPASSADOS PELO MINISTERIO DOS TRANSPORTES NO EXERCICIO.

(2) VALOR LIDERADO ATÉ 04/11/83.

(3) VALORES INFLACIONADOS PELO IGP - DI "COLUNA 2" (IDRE/FGV).



# ANEXO 109

BRASIL

PME - PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA/ESTADOS

DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS POR ESTADOS (1)

1980/84

| ESTADOS             | (2)    |        |        |        |        | (EM %) |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                     | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   |        |
| ACRE                | 0.08   | 0.05   | 0.07   | 0.07   | 0.08   | 0.08   |
| RONDONIA            | 0.15   | --     | 0.15   | 0.16   | 0.26   | 0.26   |
| AMAZONAS            | 0.43   | 0.25   | 0.41   | 0.32   | 0.55   | 0.55   |
| RORAIMA             | 0.03   | --     | 0.02   | 0.04   | 0.05   | 0.05   |
| PARÁ                | 0.93   | --     | 0.53   | 1.01   | 1.04   | 1.04   |
| AMAPA               | 0.05   | 0.05   | 0.05   | 0.05   | 0.07   | 0.07   |
| NARANHO             | 0.49   | --     | 0.13   | 0.57   | 0.67   | 0.67   |
| PIAUI               | 0.43   | 0.49   | 0.41   | 0.42   | 0.39   | 0.39   |
| CEARÁ               | 1.64   | 1.77   | 1.72   | 1.67   | 1.81   | 1.81   |
| RIO GRANDE DO NORTE | 0.64   | 0.69   | 0.74   | 0.68   | 0.68   | 0.68   |
| PARAIBA             | 0.79   | 0.70   | 0.54   | 0.52   | 0.78   | 0.78   |
| PERNAMBUCO          | 2.65   | 2.73   | 2.73   | 2.55   | 2.33   | 2.33   |
| ALAGOAS             | 0.62   | 0.61   | 0.60   | 0.60   | 0.69   | 0.69   |
| SERGIPE             | 0.46   | 0.47   | 0.45   | 0.47   | 0.50   | 0.50   |
| BÁHIA               | 3.44   | 3.03   | 3.51   | 4.68   | 3.48   | 3.48   |
| MINAS GERAIS        | 9.30   | 9.75   | 6.97   | 9.09   | 8.74   | 8.74   |
| ESPIRITO SANTO      | 1.46   | 1.57   | 1.52   | 1.47   | 1.55   | 1.55   |
| RIO DE JANEIRO      | 12.64  | 13.72  | 12.76  | 12.42  | 12.34  | 12.34  |
| SÃO PAULO           | 39.14  | 41.62  | 39.25  | 38.26  | 37.11  | 37.11  |
| PARANÁ              | 6.53   | 6.33   | 7.05   | 6.94   | 6.83   | 6.83   |
| SANTA CATARINA      | 3.62   | 3.73   | 3.64   | 3.74   | 3.77   | 3.77   |
| RIO GRANDE DO SUL   | 6.61   | 6.13   | 6.19   | 6.78   | 6.48   | 6.48   |
| MATO GROSSO         | 0.53   | 0.50   | 0.53   | 0.52   | 0.73   | 0.73   |
| MATO GROSSO DO SUL  | 1.87   | 1.14   | 1.07   | 1.10   | 1.16   | 1.16   |
| GOIÁS               | 2.16   | 2.18   | 2.09   | 2.06   | 2.16   | 2.16   |
| DISTRITO FEDERAL    | 1.70   | 1.43   | 1.75   | 1.68   | 1.76   | 1.76   |
| TOTAL               | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) CORRESPONDENTE AO PPM (1) ANEXO 109 RECURSOS PELO MINISTERIO DOS TRANSPORTES URBANOS.

(2) VALORES LÍQUIDOS EM MILHÕES DE REAIS.

# ANEXO 110

ESTADO DE SÃO PAULO

## PMU - PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA/ESTADOS

### DISTRIBUIÇÃO DOS RECURSOS POR PROJETOS (1)

1980/84

| PROJETOS                             | EM CN\$ BILHÕES DE 1984 (3) |       |       |       |       |        |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|--------|
|                                      | 1980                        | 1981  | 1982  | 1983  | 1984  | TOTAL  |
| (2)                                  |                             |       |       |       |       |        |
| 1- TRENS DE SUBURBIO/FEPASA          | 25778                       | ---   | 10603 | 23665 | 4414  | 64539  |
| 2- METRO                             | 56130                       | 22667 | 25992 | 10530 | 7000  | 96319  |
| 3- TROLEBUS                          | 8369                        | 5136  | 7581  | 3320  | 21239 | 45845  |
| 3.1- MUNICIPIO DE SÃO PAULO          | 16369                       | 1595  | 7581  | ---   | ---   | 17546  |
| 3.2- RMSP                            | ---                         | 2538  | ---   | 2464  | 17573 | 22605  |
| 3.3- INTERIOR                        | ---                         | 973   | ---   | 856   | 3666  | 5495   |
| 4- CAPACIDADE E SEGURANÇA DE TRAFEGO | 8369                        | 1671  | 1281  | 2998  | 4027  | 18366  |
| 4.1- SINALIZAÇÃO                     | 8369                        | 1671  | ---   | ---   | ---   | 10060  |
| 4.2- ACESSO A ANEIS VIARIOS          | ---                         | ---   | 1281  | ---   | ---   | 1281   |
| 4.3- SISTEMA VIARIO                  | ---                         | ---   | ---   | 2998  | 3527  | 6325   |
| 4.4- OUTROS                          | ---                         | ---   | ---   | ---   | 700   | 700    |
| 5- TRANSPORTE HIDROVIARIO            | ---                         | 7385  | 9001  | ---   | ---   | 16386  |
| 5.1- BAIXADA SANTISTA                | ---                         | ---   | 841   | ---   | ---   | 841    |
| 5.2- NAVEGAÇÃO DO TETE               | ---                         | 7385  | 6160  | ---   | ---   | 15546  |
| 6- RODOVIAS VICINAIS - PROMOCÃO      | ---                         | ---   | 6121  | ---   | ---   | 6121   |
| TOTAL                                | 72647                       | 36883 | 60069 | 40765 | 36680 | 247577 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) CORRESPONDEM A VALORES EFETIVAMENTE REPASSADOS PELO MINISTERIO DOS TRANSPORTES NO EXERCÍCIO.

(2) ESTIMATIVA DE RECURSOS.

(3) VALORES INFLACIONADOS DELO 1981 - 84 (BASE 1980).

ANEXO 111

ESTADO DE SAO PAULO

PME - PROGRAMA DE MOBILIZACAO ERENETICAZESTADOS

DISTRIBUICAO DOS RECURSOS POR PROJETOS (1)

1980/84

| PROJETOS                             | (EM %) |        |        |        |        |        |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                      | 1980   | 1981   | 1982   | 1983   | 1984   | TOTAL  |
| 1- TRENS DE SUBURBIO/FEFASA          | 35.48  | ---    | 17.61  | 58.05  | 12.03  | 26.07  |
| 2- METRO                             | 41.47  | 61.41  | 42.85  | 25.76  | 19.08  | 38.90  |
| 3- TROLEBUS                          | 11.52  | 13.75  | 12.50  | 6.64   | 57.90  | 18.52  |
| 3.1- MUNICIPIO DE SAO PAULO          | 11.52  | 4.38   | 12.50  | ---    | ---    | 7.09   |
| 3.2- RMSP                            | ---    | 3.97   | ---    | 6.54   | 47.91  | 9.21   |
| 3.3- INTERIOR                        | ---    | 2.66   | ---    | 2.10   | 9.99   | 2.22   |
| 4- CAPACIDADE E SEGURANCA DE TRAFEGO | 11.52  | 4.59   | 2.11   | 7.35   | 10.98  | 7.42   |
| 4.1- SINALIZACAO                     | 11.52  | 4.59   | ---    | ---    | ---    | 4.06   |
| 4.2- ACESSO A AREAS VIARIAS          | ---    | ---    | 2.11   | ---    | ---    | 0.52   |
| 4.3- SISTEMA VIARIO                  | ---    | ---    | ---    | 7.35   | 9.07   | 2.55   |
| 4.4- OUTROS                          | ---    | ---    | ---    | ---    | 1.91   | 0.28   |
| 5- TRANSPORTE MICROVIARIO            | ---    | 20.05  | 14.84  | ---    | ---    | 6.62   |
| 5.1- BAIXADA SANTISTA                | ---    | ---    | 1.07   | ---    | ---    | 0.34   |
| 5.2- NAVEGACAO DO TETE               | ---    | 20.05  | 13.45  | ---    | ---    | 6.28   |
| 6- RODOVIAS VICINAS - PROLEGOL       | ---    | ---    | 10.09  | ---    | ---    | 2.47   |
| TOTAL                                | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 | 100.00 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES/SECRETARIA DE TRANSPORTES URBANOS.

NOTAS: (1) CORRESPONDE A VALORES EFETIVAMENTE REFINANCIADOS PELO MINISTERIO DOS TRANSPORTES NO EXERCICIO.

(2) ESTIMATIVA DE RECURSOS.

## ANEXO 112

BRASIL

PASSAGEIROS/QUILOMETROS TRANSPORTADOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

1954/82

( EM BILHOES DE PASSAGEIROS/KM )

| ANOS | RODOVIARIO (1) | FERROVIARIO (2) | HIDROVIARIO (3) | AEREO (4) | TOTAL  |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|--------|
| 1954 | 16.8           | 7.1             | 0.04            | 1.6       | 25.4   |
| 1955 | 18.4           | 7.5             | 0.04            | 1.7       | 27.6   |
| 1956 | 20.3           | 7.7             | 0.05            | 1.6       | 29.7   |
| 1957 | 22.3           | 7.3             | 0.04            | 1.8       | 31.4   |
| 1958 | 24.5           | 7.6             | 0.04            | 2         | 34.1   |
| 1959 | 26.9           | 8.1             | 0.03            | 2         | 36.9   |
| 1960 | 29.6           | 7.5             | 0.03            | 2.3       | 39.4   |
| 1961 | 32.5           | 7.5             | 0.03            | 2.2       | 42     |
| 1962 | 37.2           | 7.9             | 0.03            | 2.2       | 47.3   |
| 1963 | 42.6           | 8.2             | 0.04            | 2.1       | 52.9   |
| 1964 | 48.8           | 8.1             | 0.04            | 1.7       | 58.6   |
| 1965 | 55.9           | 8.3             | 0.03            | 1.6       | 65.8   |
| 1966 | 64.1           | 6.5             | 0.02            | 1.7       | 72.3   |
| 1967 | 73.1           | 5.9             | 0.03            | 1.8       | 80.8   |
| 1968 | 83.4           | 6.1             | 0.05            | 2         | 91.7   |
| 1969 | 95.2           | 5.9             | 0.05            | 2         | 103.3  |
| 1970 | 108.6          | 5.4             | 0.05            | 2         | 116.2  |
| 1971 | 124.3          | 4.8             | 0.03            | 2.4       | 131.7  |
| 1972 | 142.1          | 4.9             | 0.02            | 3         | 150    |
| 1973 | 161.9          | 4.6             | 0.03            | 3.8       | 170.3  |
| 1974 | 184.9          | 4.7             | 0.03            | 4.5       | 194.2  |
| 1975 | 211.2          | 4.9             | 0.01            | 5.1       | 221.2  |
| 1976 | 241.1          | 4.9             | 0.00            | 6         | 252.1  |
| 1977 | 275.4          | 4.5             | 0.00            | 6.6       | 286.7  |
| 1978 | 314.6          | 4.2             | 0.02            | 7.6       | 326.5  |
| 1979 | 359.3          | 3.4             | 0.03            | 8.8       | 391.5  |
| 1980 | 410.3          | 3.4             | 0.00            | 9.5       | 423.2  |
| 1981 | 426.8          | 3.7             | 0.02            | 10        | 440.52 |
| 1982 | 443.8          | 3.4             | 0.03            | 10.8      | 458.03 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP. ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. EDICOES 1974/79/80/83.

NOTA: (1) DADOS ESTIMADOS PELO GEIPOP, SUJEITOS A RETIFICACAO

(2) PASSAGEIROS DE INTERIOR

(3) NAVIGACAO E CABOTAGEM

(4) TRANSPORTE DOMESTICO. EM 1954 INCLUI TRAFEGO INTERNACIONAL

ANEXO 113

BRASIL

PASSEIROS/QUILÔMETROS TRANSPORTADOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

1954/82

( EM PORCENTAGEM )

| ANOS | RODOVIÁRIO (1) | FERROVIÁRIO (2) | HIDROVIÁRIO (3) | AEREO (4) | TOTAL  |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|--------|
| 1954 | 66.14          | 27.95           | 0.16            | 6.30      | 100.00 |
| 1955 | 66.67          | 27.47           | 0.14            | 6.16      | 100.00 |
| 1956 | 68.95          | 25.93           | 0.17            | 5.39      | 100.00 |
| 1957 | 71.02          | 23.23           | 0.13            | 5.73      | 100.00 |
| 1958 | 71.85          | 22.29           | 0.12            | 5.97      | 100.00 |
| 1959 | 72.70          | 21.95           | 0.08            | 5.42      | 100.00 |
| 1960 | 75.13          | 19.04           | 0.08            | 5.64      | 100.00 |
| 1961 | 77.38          | 17.66           | 0.07            | 4.76      | 100.00 |
| 1962 | 78.65          | 16.70           | 0.06            | 4.65      | 100.00 |
| 1963 | 80.53          | 15.50           | 0.08            | 3.97      | 100.00 |
| 1964 | 83.28          | 13.82           | 0.07            | 2.90      | 100.00 |
| 1965 | 84.95          | 12.61           | 0.05            | 2.43      | 100.00 |
| 1966 | 88.66          | 8.99            | 0.03            | 2.35      | 100.00 |
| 1967 | 90.47          | 7.30            | 0.04            | 2.23      | 100.00 |
| 1968 | 90.95          | 6.65            | 0.05            | 2.18      | 100.00 |
| 1969 | 92.16          | 5.71            | 0.06            | 1.94      | 100.00 |
| 1970 | 93.46          | 4.65            | 0.04            | 1.72      | 100.00 |
| 1971 | 94.38          | 3.64            | 0.02            | 1.82      | 100.00 |
| 1972 | 94.73          | 3.27            | 0.01            | 2.00      | 100.00 |
| 1973 | 95.07          | 2.70            | 0.02            | 2.23      | 100.00 |
| 1974 | 95.21          | 2.42            | 0.02            | 2.32      | 100.00 |
| 1975 | 95.48          | 2.22            | 0.00            | 2.31      | 100.00 |
| 1976 | 95.64          | 1.94            | 0.00            | 2.38      | 100.00 |
| 1977 | 96.06          | 1.60            | 0.00            | 2.30      | 100.00 |
| 1978 | 96.36          | 1.29            | 0.01            | 2.33      | 100.00 |
| 1979 | 91.78          | 0.97            | 0.01            | 2.25      | 100.00 |
| 1980 | 96.95          | 0.80            | 0.01            | 2.24      | 100.00 |
| 1981 | 96.89          | 0.84            | 0.00            | 2.27      | 100.00 |
| 1982 | 95.89          | 0.74            | 0.01            | 2.36      | 100.00 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - DEIFOT. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES. EDIÇÕES 1974/79/80/83.

NOTA: (1) DADOS ESTIMADOS PELO GEIPOP, SUJEITOS A RETIFICAÇÃO

(2) PASSAGEIROS DO INTERIOR

(3) NAVEGAÇÃO E CABOTAGEM

(4) TRAFEGUE DOMÉSTICO. EM 1954 INCLUI TRAFEGUE INTERNACIONAL

ANEXO 114

BRASIL

PASSAGEIROS/KILOMETROS TRANSPORTADOS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

1954/82

( EM NUMERO INDICE 1954 = 100 )

| ANOS | RODOVIARIO (1) | FERROVIARIO (2) | HIDROVIARIO (3) | AEREO (4) | TOTAL |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|-------|
| 1954 | 100            | 100             | 100             | 100       | 100   |
| 1955 | 110            | 106             | 100             | 106       | 107   |
| 1956 | 121            | 108             | 125             | 100       | 117   |
| 1957 | 130            | 109             | 106             | 113       | 124   |
| 1958 | 146            | 107             | 100             | 125       | 134   |
| 1959 | 160            | 114             | 75              | 125       | 135   |
| 1960 | 176            | 105             | 75              | 144       | 135   |
| 1961 | 193            | 106             | 75              | 144       | 135   |
| 1962 | 221            | 111             | 75              | 125       | 143   |
| 1963 | 254            | 115             | 75              | 138       | 145   |
| 1964 | 290            | 114             | 100             | 131       | 203   |
| 1965 | 330            | 117             | 100             | 106       | 291   |
| 1966 | 392            | 72              | 75              | 100       | 297   |
| 1967 | 435            | 93              | 50              | 104       | 295   |
| 1968 | 496            | 86              | 75              | 113       | 213   |
| 1969 | 567            | 83              | 125             | 125       | 341   |
| 1970 | 646            | 76              | 150             | 125       | 407   |
| 1971 | 740            | 68              | 75              | 125       | 457   |
| 1972 | 843            | 67              | 50              | 150       | 519   |
| 1973 | 934            | 65              | 75              | 168       | 591   |
| 1974 | 1131           | 66              | 75              | 200       | 670   |
| 1975 | 1257           | 67              | 25              | 201       | 765   |
| 1976 | 1435           | 69              | 0               | 319       | 871   |
| 1977 | 1639           | 65              | 0               | 375       | 993   |
| 1978 | 1873           | 59              | 50              | 413       | 1129  |
| 1979 | 2139           | 48              | 75              | 475       | 1295  |
| 1980 | 2442           | 48              | 0               | 500       | 1561  |
| 1981 | 2540           | 52              | 50              | 594       | 1666  |
| 1982 | 2642           | 48              | 75              | 625       | 1734  |
|      |                |                 |                 | 675       | 1803  |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP, ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES, EDIÇÕES 1974/79/ED/83.

NOTA: (1) DADOS ESTIMADOS PELA GEIPOP, SUJEITOS A RETIFICAÇÃO

(2) PASSAGEIROS DE INTERIOR

(3) NAVIGACAO E CABOTAGEM

(4) TRANSPORTE DOMESTICO. EM 1954 INCLUI TRAFEGO INTERNACIONAL

ANEXO 115

BRASIL

EVOLUÇÃO DO TRAFEGO INTERURBANO DE MERCADORIAS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

1954/82

( EM BILHÕES DE TON/KM )

MODO DE TRANSPORTE

| ANO  | RODOVIARIO (1) | FERRUVIARIO (2) | HIDROVIARIO (3) | AEREO (4) | TOTAL |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|-------|
| 1954 | 24.6           | 9.4             | 11.1            | .1        | 45.2  |
| 1955 | 26.9           | 9.3             | 11.3            | .1        | 47.6  |
| 1956 | 29.4           | 9.7             | 13.5            | .1        | 52.7  |
| 1957 | 32.1           | 10.2            | 13.7            | .1        | 56.1  |
| 1958 | 35.1           | 10.5            | 13.9            | .1        | 59.6  |
| 1959 | 38.4           | 12.5            | 14.5            | .1        | 65.5  |
| 1960 | 42.1           | 13.1            | 14.5            | .1        | 69.8  |
| 1961 | 43.8           | 13.7            | 15.4            | .1        | 73    |
| 1962 | 52.7           | 15.1            | 16.1            | .1        | 84    |
| 1963 | 59.3           | 15.1            | 16.4            | .1        | 90.9  |
| 1964 | 66.7           | 15.9            | 14.8            | .1        | 97.5  |
| 1965 | 75.1           | 16.3            | 15.5            | .1        | 107   |
| 1966 | 84.1           | 17.1            | 17.7            | .1        | 121   |
| 1967 | 92.8           | 19.7            | 20.3            | .1        | 132.9 |
| 1968 | 102.4          | 21.5            | 21.3            | .1        | 145.3 |
| 1969 | 112.9          | 25.1            | 22.7            | .1        | 160.8 |
| 1970 | 124.5          | 30.3            | 21.4            | .1        | 176.3 |
| 1971 | 137.3          | 31.9            | 23.9            | .2        | 193.3 |
| 1972 | 152.1          | 33.3            | 21.8            | .3        | 207.5 |
| 1973 | 168.1          | 42.5            | 24.1            | .4        | 235.1 |
| 1974 | 185.5          | 54.7            | 29.4            | .4        | 270   |
| 1975 | 204.8          | 58.8            | 31.7            | .5        | 395.3 |
| 1976 | 226.           | 63.1            | 32.6            | .6        | 322.4 |
| 1977 | 168.2          | 66.6            | 37.2            | .7        | 262.7 |
| 1978 | 181.5          | 64.1            | 41.4            | .8        | 287.8 |
| 1979 | 193.7          | 73.8            | 46.5            | .9        | 314.9 |
| 1980 | 208.5          | 85.3            | 47.7            | 1.1       | 343.6 |
| 1981 | 204.7          | 79.4            | 46.2            | 1.1       | 331.4 |
| 1982 | 212.5          | 78.1            | 50.2            | 1.2       | 342   |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP. ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. EDICOES 1974/79/80/81/82.

NOTA: (1) NO PERIODO 1977/82 OS DADOS FORAM REEFICADOS PORQUE, SEGUNDO O GEIPOP, ESSES VALORES, APRESENTADOS NOS ANTECEDENTES ESTAVAM SUBESTIMADOS. GEIPOP (ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES - 1977/82). (2) PASSAGEIROS DE INTERIOR (3) NAVIGACAO F COASTWISE (4) TRANSPORTE DOMESTICO. EM 1974 INICIO TRAFEGO INTERNACIONAL.

ANEXO 116  
BRASIL

EVOLUCAO DO TRAFEGO INTERURBANO DE MERCADORIAS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

1954/82

( EM PORCENTAGEM )

MODO DE TRANSPORTE

ANOS

| ANOS | RODOVIARIO (1) | FERROVIARIO (2) | HIDROVIARIO (3) | AEREO (4) | TOTAL  |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|--------|
| 1954 | 54.42          | 20.80           | 24.56           | 0.22      | 100.00 |
| 1955 | 56.51          | 19.54           | 23.74           | 0.21      | 100.00 |
| 1956 | 55.79          | 18.41           | 25.62           | 0.19      | 100.00 |
| 1957 | 57.22          | 18.18           | 24.42           | 0.18      | 100.00 |
| 1958 | 58.89          | 17.62           | 23.32           | 0.17      | 100.00 |
| 1959 | 58.63          | 19.08           | 22.14           | 0.15      | 100.00 |
| 1960 | 60.32          | 18.77           | 20.77           | 0.14      | 100.00 |
| 1961 | 61.58          | 18.03           | 20.24           | 0.13      | 100.00 |
| 1962 | 61.28          | 17.56           | 21.05           | 0.12      | 100.00 |
| 1963 | 65.24          | 16.61           | 18.04           | 0.11      | 100.00 |
| 1964 | 68.41          | 16.31           | 15.18           | 0.10      | 100.00 |
| 1965 | 68.90          | 15.79           | 14.22           | 0.09      | 100.00 |
| 1966 | 69.50          | 15.79           | 14.63           | 0.08      | 100.00 |
| 1967 | 69.83          | 14.82           | 15.27           | 0.08      | 100.00 |
| 1968 | 70.47          | 14.80           | 14.66           | 0.07      | 100.00 |
| 1969 | 70.21          | 15.61           | 14.12           | 0.06      | 100.00 |
| 1970 | 70.62          | 17.19           | 12.14           | 0.06      | 100.00 |
| 1971 | 71.03          | 16.50           | 12.36           | 0.10      | 100.00 |
| 1972 | 73.30          | 16.05           | 10.51           | 0.14      | 100.00 |
| 1973 | 71.50          | 18.08           | 10.25           | 0.17      | 100.00 |
| 1974 | 68.70          | 20.26           | 10.89           | 0.15      | 100.00 |
| 1975 | 69.24          | 19.88           | 10.72           | 0.17      | 100.00 |
| 1976 | 70.00          | 19.57           | 10.11           | 0.19      | 100.00 |
| 1977 | 63.07          | 22.72           | 13.95           | 0.26      | 100.00 |
| 1978 | 63.06          | 22.27           | 14.38           | 0.28      | 100.00 |
| 1979 | 61.51          | 23.44           | 14.77           | 0.29      | 100.00 |
| 1980 | 60.68          | 25.12           | 13.88           | 0.32      | 100.00 |
| 1981 | 61.77          | 23.96           | 13.94           | 0.33      | 100.00 |
| 1982 | 62.13          | 22.84           | 14.68           | 0.35      | 100.00 |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP. ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. EDICOES 1974/79/80/83.

- NOTA: (1) NO PERIODO 1977/82 OS DADOS FORAM RETIFICADOS PORQUE, SEGUNDO O GEIPOP, ESSES VALORES, APRESENTADOS ANTERIORMENTE, ESTAVAM SUPERESTIMADOS. GEIPOP (ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES - 1983).  
 (2) PASSAGEIROS DE INTERIOR  
 (3) NAVIGACAO E CABOTAGEM  
 (4) TRANSPORTE DOMESTICO. EM 1954 INCLUI TRAFEGO INTERNACIONAL.



ANEXO 117  
BRASIL

EVOLUÇÃO DO TRAFEGO INTERURBANO DE MERCADORIAS SEGUNDO OS MODOS DE TRANSPORTE

( EM NUMERO INDICE 1973 = 100 )

1954/82

MODO DE TRANSPORTE

| ANOS | RODOVIARIO (1) | FERROVIARIO (2) | HIDROVIARIO (3) | AEREO (4) | TOTAL |
|------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|-------|
| 1954 | 15             | 22              | 46              | 25        | 19    |
| 1955 | 16             | 22              | 47              | 25        | 20    |
| 1956 | 17             | 23              | 56              | 25        | 22    |
| 1957 | 19             | 24              | 57              | 25        | 24    |
| 1958 | 21             | 25              | 58              | 25        | 25    |
| 1959 | 23             | 29              | 60              | 25        | 28    |
| 1960 | 25             | 31              | 60              | 25        | 30    |
| 1961 | 28             | 32              | 64              | 25        | 32    |
| 1962 | 31             | 36              | 75              | 25        | 37    |
| 1963 | 35             | 36              | 68              | 25        | 39    |
| 1964 | 40             | 37              | 61              | 25        | 41    |
| 1965 | 45             | 43              | 64              | 25        | 46    |
| 1966 | 50             | 45              | 73              | 25        | 51    |
| 1967 | 55             | 46              | 84              | 25        | 57    |
| 1968 | 61             | 51              | 88              | 25        | 62    |
| 1969 | 67             | 59              | 94              | 25        | 68    |
| 1970 | 74             | 71              | 89              | 25        | 75    |
| 1971 | 82             | 75              | 99              | 50        | 82    |
| 1972 | 90             | 78              | 90              | 75        | 88    |
| 1973 | 100            | 100             | 100             | 100       | 100   |
| 1974 | 110            | 129             | 122             | 100       | 115   |
| 1975 | 122            | 138             | 132             | 125       | 126   |
| 1976 | 135            | 148             | 135             | 150       | 137   |
| 1977 | 100            | 143             | 154             | 175       | 113   |
| 1978 | 108            | 151             | 172             | 200       | 122   |
| 1979 | 115            | 174             | 193             | 225       | 134   |
| 1980 | 124            | 203             | 198             | 275       | 146   |
| 1981 | 122            | 187             | 192             | 275       | 141   |
| 1982 | 126            | 184             | 208             | 300       | 145   |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPIOT. ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES. EDICOES 1974/79/80/83.

NOTA: (1) NO PERIODO 1977/82 OS DADOS FORAM RETIFICADOS PORQUE, SEGUNDO O GEIPIOT, ESSES VALORES, APRESENTADOS ANTERIORMENTE, ESTAVAM SUPERESTIMADOS. GEIPIOT (ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES - 1983).

(2) PASSAGEIROS DE INTERIOR

(3) NAVEGACAO E CABOTAGEM

(4) TRANSPORTE DOMESTICO. EM 1954 INCLUI TRAFEGO INTERNACIONAL

## ANEXO II 8

BRASIL

## EXTENSÃO DA REDE RODOVIARIA PAVIMENTADA FEDERAL E ESTADUAL

1955/1982

## RODOVIAS PAVIMENTADAS

| ANOS | FEDERAL<br>(KM) | ESTADUAL<br>(KM) | TOTAL<br>(KM) |
|------|-----------------|------------------|---------------|
| 1955 | 2371            | 757              | 3128          |
| 1959 | 7457            | 3901             | 11358         |
| 1960 | 8675            | 4028             | 12703         |
| 1961 | 9422            | 4453             | 13875         |
| 1962 | 10725           | 5553             | 16278         |
| 1963 | 11425           | 5529             | 16954         |
| 1964 | 12157           | 5613             | 17770         |
| 1965 | 12589           | 13935            | 26424         |
| 1966 | 13803           | 16501            | 30104         |
| 1967 | 14944           | 19274            | 34218         |
| 1968 | 19373           | 20041            | 39414         |
| 1969 | 22014           | 21734            | 43748         |
| 1970 | 24246           | 24431            | 48677         |
| 1971 | 25695           | 26487            | 52382         |
| 1972 | 29631           | 28105            | 57736         |
| 1973 | 36303           | 31303            | 67606         |
| 1974 | 38156           | 35941            | 74097         |
| 1975 | 40191           | 20641            | 60832         |
| 1976 | 41762           | 23703            | 65465         |
| 1977 | 42912           | 26924            | 69836         |
| 1978 | 45488           | 29152            | 74640         |
| 1979 | 46227           | 31722            | 77949         |
| 1980 | 47487           | 33821            | 81308         |
| 1981 | 49176           | 35707            | 84883         |
| 1982 | 52117           | 41543            | 93660         |

FONTE: MINISTERIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP. ANUARIO ESTATISTICO DOS TRANSPORTES. EDICOES 1970 - 1974 - 1979 - 1980 - 1983.

NOTAS: (1) A DIVERGENCIA EM RELACAO A DADOS ANTERIORMENTE PUBLICADOS DECORRE DE MODIFICACOES PROCEDIDAS PELAS PROPRAS FONTES. NAO FORAM CONSIDERADOS OS TRECHOS EM OBRAS DE IMPLANTACAO. EM RELACAO AS RODOVIAS FEDERAIS, ESTAO INCLUIDOS OS TRECHOS DAS RODOVIAS ESTADUAIS TRANSITORIAS A PARTIR DE 1978.

ANEXO 119

BRASIL

EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA PAVIMENTADA FEDERAL E ESTADUAL

1955/1982

( EM NÚMERO ÍNDICE 1955 = 100 )

RODOVIAS PAVIMENTADAS

| ANOS | FEDERAL | ESTADUAL | TOTAL |
|------|---------|----------|-------|
| 1955 | 100     | 100      | 100   |
| 1959 | 315     | 515      | 363   |
| 1960 | 366     | 532      | 406   |
| 1961 | 397     | 588      | 444   |
| 1962 | 452     | 734      | 520   |
| 1963 | 482     | 730      | 542   |
| 1964 | 513     | 741      | 568   |
| 1965 | 531     | 1020     | 845   |
| 1966 | 582     | 2153     | 962   |
| 1967 | 630     | 2546     | 1094  |
| 1968 | 817     | 2647     | 1260  |
| 1969 | 928     | 2871     | 1399  |
| 1970 | 1023    | 3227     | 1556  |
| 1971 | 1092    | 3499     | 1675  |
| 1972 | 1250    | 3713     | 1846  |
| 1973 | 1531    | 4135     | 2161  |
| 1974 | 1609    | 4748     | 2369  |
| 1975 | 1695    | 2727     | 1945  |
| 1976 | 1761    | 3131     | 2093  |
| 1977 | 1810    | 3557     | 2233  |
| 1978 | 1919    | 3851     | 2386  |
| 1979 | 1950    | 4190     | 2492  |
| 1980 | 2003    | 4468     | 2599  |
| 1981 | 2074    | 4717     | 2714  |
| 1982 | 2198    | 5483     | 2994  |

FONTE: MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - GEIPOP. ANUÁRIO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES. EDIÇÕES 1970 - 1974 - 1979 - 1980 - 1983.

NOTAS: (1) A DIVERGÊNCIA EM RELAÇÃO A DADOS ANTERIORMENTE PUBLICADOS DECORRE DE MODIFICAÇÕES PROCEDIDAS PELAS PRÓPRIAS FONTES. NÃO FORAM CONSIDERADOS OS TRECHOS EM OBRAS DE IMPLANTAÇÃO. EM RELAÇÃO ÀS RODOVIAS FEDERAIS, ESTÃO INCLUIDOS OS TRECHOS DAS RODOVIAS ESTADUAIS TRANSITÓRIAS A PARTIR DE 1978.

ANEXO 120

Produção de Veículos Automotores: 1957/1980 (Unidades)

|      | Total     | Automóveis | Utilitários | Camionetas de carga | Camionetes | Ônibus |
|------|-----------|------------|-------------|---------------------|------------|--------|
| 1957 | 30.542    | 1.656      | 9.164       | 1.217               | 18.007     | 498    |
| 1958 | 60.983    | 11.354     | 14.273      | 4.684               | 30.014     | 658    |
| 1959 | 96.114    | 30.477     | 18.083      | 7.900               | 38.353     | 1.307  |
| 1960 | 133.041   | 62.264     | 19.514      | 9.576               | 39.791     | 1.896  |
| 1961 | 145.584   | 85.131     | 17.621      | 12.339              | 28.879     | 1.615  |
| 1962 | 191.194   | 110.342    | 22.247      | 18.935              | 38.743     | 927    |
| 1963 | 174.191   | 122.662    | 15.432      | 14.667              | 22.851     | 1.179  |
| 1964 | 183.707   | 132.685    | 11.853      | 14.675              | 22.249     | 2.245  |
| 1965 | 185.187   | 138.667    | 9.469       | 12.065              | 22.633     | 2.306  |
| 1966 | 224.574   | 158.063    | 14.426      | 17.067              | 32.299     | 2.754  |
| 1967 | 225.562   | 170.515    | 8.140       | 15.028              | 28.561     | 3.245  |
| 1968 | 278.473   | 202.841    | 7.328       | 21.860              | 41.900     | 5.696  |
| 1969 | 349.519   | 280.321    | 5.193       | 21.938              | 40.569     | 5.679  |
| 1970 | 416.047   | 343.670    | 4.674       | 25.250              | 38.388     | 4.058  |
| 1971 | 516.056   | 438.630    | 5.642       | 29.420              | 38.868     | 4.393  |
| 1972 | 608.987   | 516.047    | 5.405       | 41.803              | 53.557     | 5.230  |
| 1973 | 729.135   | 600.029    | 6.149       | 51.999              | 64.890     | 6.068  |
| 1974 | 858.479   | 708.615    | 6.693       | 59.673              | 75.257     | 8.223  |
| 1975 | 929.805   | 772.122    | 6.913       | 61.951              | 78.687     | 10.127 |
| 1976 | 985.469   | 827.260    | 5.868       | 53.590              | 83.894     | 12.057 |
| 1977 | 919.242   | 771.609    | 1.711       | 30.729              | 101.338    | 13.855 |
| 1978 | 1.062.197 | 919.893    | 3.734       | 37.973              | 86.303     | 14.294 |
| 1979 | 1.127.966 | 961.505    | 5.770       | 45.808              | 93.051     | 12.832 |
| 1980 | 1.162.720 | 977.614    | 5.814       | 63.823              | 101.217    | 14.252 |

Fonte: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, e O Estado de S. Paulo de 23/12/1980 e 31/12/1980.

Obs.: Automóveis inclui Camionetas de Uso Misto, ou seja, "peruas" que se prestam para transporte de cargas ou passageiros, mas que na prática são utilizados como automóveis de passeio para transporte de passageiros. As possíveis exceções (Kombi e Toyota) não constituem motivo suficiente para configurar uma categoria à parte, uma vez que o restante (Caravan, Belina, Panorama etc.) forma nitidamente parte da categoria Automóveis. Em 1980, a produção de Automóveis atingiu 593.568, e a de Camionetas de Uso Misto, 384.046, dos quais cerca de 48.000 apenas são Kombi e Toyota.

\* Apud, MELO, Fernando H. de e FONSECA, Eduardo G. da, op cit.

## ANEXO 121

BRASIL

## RFFSA - EVOLUCAO DO EQUIPAMENTO FERROVIARIO

1950/1982

| ANOS | EXTENSÃO TOTAL DAS<br>LINHAS PRINCIPAIS<br>E RAMAIS (KM) | EXTENSÃO ELETRI-<br>FICADA (KM) | LOCOMOTIVAS EM<br>TRAFEGO | CARROS EM<br>TRAFEGO | VAGÕES EM<br>TRAFEGO |
|------|--|---------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
| 1950 | 27945  | 426                             | 2860                      | 3453                 | 36733                |
| 1955 | 28441  | 837                             | 1959                      | 3481                 | 38241                |
| 1956 | 28453  | 878                             | 2904                      | 3415                 | 38475                |
| 1957 | 28623  | 949                             | 1948                      | 3428                 | 38735                |
| 1958 | 28776  | 948                             | 3006                      | 3907                 | 37467                |
| 1959 | 28728  | 948                             | 3072                      | 3833                 | 39091                |
| 1960 | 28809  | 1110                            | 2978                      | 3907                 | 39797                |
| 1961 | 28679  | 1224                            | 2456                      | 3554                 | 36508                |
| 1962 | 27927  | 1245                            | 2016                      | 3499                 | 35691                |
| 1963 | 26817  | 1324                            | 1775                      | 3054                 | 32593                |
| 1964 | 26519  | 1312                            | 1746                      | 2966                 | 33692                |
| 1965 | 26114  | 1312                            | 1639                      | 2875                 | 32091                |
| 1966 | 25093  | 1261                            | 1512                      | 3027                 | 31862                |
| 1967 | 25116  | 1187                            | 1483                      | 3016                 | 31553                |
| 1968 | 24864  | 1251                            | 1441                      | 2865                 | 31699                |
| 1969 | 25313  | 1223                            | 1331                      | 2908                 | 31822                |
| 1970 | 25101  | 1158                            | 1258                      | 2844                 | 31021                |
| 1971 | 24772  | 1110                            | 1278                      | 2682                 | 30948                |
| 1972 | 24546  | 1092                            | 1229                      | 2519                 | 32865                |
| 1973 | 24064  | 1053                            | 1225                      | 2505                 | 34431                |
| 1974 | 24119  | 1053                            | 1247                      | 2393                 | 36061                |
| 1975 | 24491  | 1053                            | 1336                      | 2333                 | 37741                |
| 1976 | 24163  | 1053                            | 1456                      | 2201                 | 40702                |
| 1977 | 23649  | 1047                            | 1418                      | 2198                 | 43323                |
| 1978 | 23809  | 1047                            | 1416                      | 2131                 | 43301                |
| 1979 | 23897  | 1053                            | 1441                      | 2049                 | 42242                |
| 1980 | 23591  | 1043                            | 1415                      | 1931                 | 43662                |
| 1981 | 23171  | 1034                            | 1419                      | 1885                 | 43479                |
| 1982 | 23087  | 879                             | 1455                      | 1867                 | 42538                |

FONTE: ANUARIO ESTATISTICO DA RFFSA.  
ANUARIO ESTATISTICO DAS FERROVIAS DO BRASIL

# ANEXO 122

BRASIL

RFFSA - EVOLUCAO DO EQUIPAMENTO FERROVIARIO

1950/1982

(EM NUMERO INDICE 1958 =100

| ANOS | EXTENSÃO TOTAL DAS<br>LINHAS PRINCIPAIS<br>E RAMAIS (KM) | EXTENSÃO ELETRI-<br>FICADA (KM) | LOCOMOTIVAS EM<br>TRAFEGO | CARROS EM<br>TRAFEGO | VAGÕES EM<br>TRAFEGO |
|------|--|---------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------|
| 1950 | 97   | 45                              | 95                        | 88                   | 98                   |
| 1955 | 99   | 88                              | 65                        | 89                   | 102                  |
| 1956 | 99   | 93                              | 97                        | 87                   | 103                  |
| 1957 | 99   | 100                             | 65                        | 88                   | 103                  |
| 1958 | 100  | 100                             | 100                       | 100                  | 100                  |
| 1959 | 100  | 100                             | 102                       | 98                   | 104                  |
| 1960 | 100  | 117                             | 99                        | 100                  | 106                  |
| 1961 | 100  | 129                             | 82                        | 91                   | 97                   |
| 1962 | 97   | 131                             | 67                        | 90                   | 95                   |
| 1963 | 93   | 140                             | 59                        | 78                   | 87                   |
| 1964 | 92   | 138                             | 58                        | 76                   | 87                   |
| 1965 | 91   | 138                             | 55                        | 74                   | 86                   |
| 1966 | 87   | 133                             | 50                        | 77                   | 85                   |
| 1967 | 87   | 125                             | 49                        | 77                   | 84                   |
| 1968 | 86   | 132                             | 48                        | 73                   | 85                   |
| 1969 | 88   | 129                             | 44                        | 74                   | 85                   |
| 1970 | 87   | 122                             | 42                        | 73                   | 83                   |
| 1971 | 86   | 117                             | 43                        | 69                   | 83                   |
| 1972 | 85   | 115                             | 41                        | 64                   | 88                   |
| 1973 | 84   | 111                             | 41                        | 64                   | 92                   |
| 1974 | 84   | 111                             | 41                        | 61                   | 96                   |
| 1975 | 85   | 111                             | 44                        | 60                   | 101                  |
| 1976 | 84   | 111                             | 48                        | 56                   | 109                  |
| 1977 | 82   | 110                             | 47                        | 56                   | 116                  |
| 1978 | 83   | 110                             | 47                        | 55                   | 116                  |
| 1979 | 83   | 111                             | 48                        | 52                   | 113                  |
| 1980 | 82   | 110                             | 47                        | 49                   | 117                  |
| 1981 | 81   | 109                             | 47                        | 48                   | 116                  |
| 1982 | 80   | 93                              | 48                        | 48                   | 114                  |

FONTE: ANUARIO ESTADISTICO DA RFFSA.  
ANUARIO ESTADISTICO DAS FERROVIAS DO BRASIL

ANEXO 123

BRASIL - REGIOES METROPOLITANAS

RFFSA - VOLUME ANUAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO SISTEMA DE SUBURBIOS

1974/1983

( EM MILHOES )

| ANOS | FORTALEZA | RECIFE SALVADOR | BELO HORIZONTE | RIO DE JANEIRO | SAO PAULO | PORTO ALEGRE | CURITIBA | TOTAL |
|------|-----------|-----------------|----------------|----------------|-----------|--------------|----------|-------|
| 1974 | .5        | 3.6             | 3.8            | 1.7            | 108.6     | 102.7        | -1       | 118.5 |
| 1975 | .6        | 4.1             | 4.2            | 1.5            | 101.6     | 91.9         | -1       | 215   |
| 1976 | 1.1       | 4.6             | 4.1            | 1.4            | 142.8     | 99.3         | -1       | 246.3 |
| 1977 | 1.6       | 4.5             | 4.1            | 2.9            | 153.1     | 110.3        | -2       | 266   |
| 1978 | 1.1       | 4.8             | 3.1            | 3.8            | 159.3     | 141.2        | -3       | 283   |
| 1979 | 3.7       | 6.1             | 2.9            | 3.8            | 140.8     | 146.1        | -4       | 319.1 |
| 1980 | 3.7       | 9.1             | 2.5            | 4.1            | 178.3     | 157.6        | -2       | 344.4 |
| 1981 | 4.5       | 11.1            | 2.5            | 4.2            | 188.7     | 157.2        | -1       | 360.9 |
| 1982 | 4.9       | 13.7            | 1.8            | 4.5            | 200.4     | 153.4        | -1       | 382.8 |
| 1983 | 6.3       | 11.7            | 3.1            | 4.1            | 230.6     | 171.1        | -1       | 411.5 |

FONTE: MT/GEIPOP - ANUARIO ESTADISTICO DOS TRANSPORTES.

SISTEMA DE TRANSPORTES COLETIVOS - VOLUMES ANUAIS DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

1933/83

(EM MILHÕES DE PASSAGEIROS)

| ANO  | BONDE    |      |             | SISTEMA DE ONIBUS |      |       | FERROVIAS DE SUBURBIO |        |       | METRO     |             |       | TOTAL (*) |
|------|----------|------|-------------|-------------------|------|-------|-----------------------|--------|-------|-----------|-------------|-------|-----------|
|      | TROLEBUS | CHTC | AUTO-ONIBUS | PERMISS. PRIVADAS |      | TOTAL | RFFSA                 | FEPASA | TOTAL | NORTE SUL | LESTE OESTE | TOTAL |           |
|      |          |      |             |                   |      |       |                       |        |       |           |             |       |           |
| 1933 | 234      | 0    | 0           | 0                 | 44   | 44    | 0                     | 2      | 2     | 0         | 0           | 282   |           |
| 1934 | 233      | 0    | 0           | 0                 | 42   | 42    | 0                     | 2      | 2     | 0         | 0           | 287   |           |
| 1935 | 256      | 0    | 0           | 0                 | 80   | 80    | 0                     | 3      | 3     | 0         | 0           | 339   |           |
| 1936 | 282      | 0    | 0           | 0                 | 85   | 85    | 0                     | 3      | 3     | 0         | 0           | 370   |           |
| 1937 | 274      | 0    | 0           | 0                 | 101  | 101   | 0                     | 5      | 10    | 0         | 0           | 405   |           |
| 1938 | 288      | 0    | 0           | 0                 | 131  | 131   | 0                     | 5      | 15    | 0         | 0           | 434   |           |
| 1939 | 314      | 0    | 0           | 0                 | 155  | 155   | 0                     | 4      | 13    | 0         | 0           | 482   |           |
| 1940 | 334      | 0    | 0           | 0                 | 177  | 177   | 0                     | 5      | 14    | 0         | 0           | 525   |           |
| 1941 | 347      | 0    | 0           | 0                 | 186  | 186   | 0                     | 6      | 16    | 0         | 0           | 539   |           |
| 1942 | 370      | 0    | 0           | 0                 | 219  | 219   | 0                     | 6      | 15    | 0         | 0           | 612   |           |
| 1943 | 437      | 0    | 0           | 0                 | 218  | 218   | 0                     | 7      | 16    | 0         | 0           | 663   |           |
| 1944 | 453      | 0    | 0           | 0                 | 213  | 213   | 0                     | 8      | 18    | 0         | 0           | 686   |           |
| 1945 | 440      | 0    | 0           | 0                 | 216  | 216   | 0                     | 8      | 19    | 0         | 0           | 674   |           |
| 1946 | 472      | 0    | 0           | 0                 | 241  | 241   | 0                     | 11     | 23    | 0         | 0           | 684   |           |
| 1947 | 170      | 0    | 86          | 86                | 151  | 237   | 14                    | 14     | 20    | 0         | 0           | 425   |           |
| 1948 | 334      | 0    | 238         | 238               | 77   | 305   | 18                    | 13     | 31    | 0         | 0           | 720   |           |
| 1949 | 367      | 4    | 261         | 265               | 100  | 365   | 21                    | 14     | 35    | 0         | 0           | 729   |           |
| 1950 | 315      | 6    | 309         | 315               | 91   | 406   | 20                    | 15     | 35    | 0         | 0           | 768   |           |
| 1951 | 330      | 7    | 329         | 330               | 122  | 452   | 16                    | 15     | 33    | 0         | 0           | 815   |           |
| 1952 | 316      | 18   | 364         | 382               | 113  | 495   | 31                    | 16     | 47    | 0         | 0           | 858   |           |
| 1953 | 332      | 19   | 402         | 421               | 100  | 521   | 37                    | 15     | 53    | 0         | 0           | 876   |           |
| 1954 | 330      | 20   | 465         | 505               | 89   | 594   | 45                    | 16     | 57    | 0         | 0           | 931   |           |
| 1955 | 301      | 35   | 430         | 485               | 131  | 605   | 45                    | 16     | 61    | 0         | 0           | 948   |           |
| 1956 | 275      | 42   | 346         | 388               | 237  | 625   | S/INF                 | S/INF  | S/INF | 0         | 0           | 945   |           |
| 1957 | 258      | 51   | 314         | 365               | 351  | 716   | S/INF                 | S/INF  | S/INF | 0         | 0           | 974   |           |
| 1958 | 221      | 67   | 320         | 387               | 462  | 789   | S/INF                 | S/INF  | S/INF | 0         | 0           | 1010  |           |
| 1959 | 177      | 72   | 249         | 340               | 400  | 620   | S/INF                 | S/INF  | S/INF | 0         | 0           | 1017  |           |
| 1960 | 150      | 66   | 251         | 317               | 610  | 927   | 87                    | 19     | 106   | 0         | 0           | 1191  |           |
| 1961 | 107      | 57   | 152         | 232               | 752  | 937   | 101                   | 19     | 120   | 0         | 0           | 1216  |           |
| 1962 | 84       | 57   | 175         | 232               | 780  | 1012  | 189                   | 17     | 176   | 0         | 0           | 1232  |           |
| 1963 | 77       | 58   | 139         | 177               | 841  | 1038  | 108                   | 16     | 124   | 0         | 0           | 1239  |           |
| 1964 | 66       | 57   | 135         | 152               | 853  | 1052  | 110                   | 19     | 129   | 0         | 0           | 1290  |           |
| 1965 | 61       | 55   | 129         | 184               | 804  | 1068  | 104                   | 21     | 125   | 0         | 0           | 1254  |           |
| 1966 | 31       | 54   | 143         | 197               | 901  | 1096  | 103                   | 21     | 124   | 0         | 0           | 1270  |           |
| 1967 | 6        | 49   | 163         | 212               | 906  | 1118  | 99                    | 23     | 122   | 0         | 0           | 1246  |           |
| 1968 | 1        | 46   | 173         | 219               | 906  | 1125  | 103                   | 25     | 128   | 0         | 0           | 1254  |           |
| 1969 | 0        | 45   | 195         | 230               | 910  | 1140  | 92                    | 26     | 135   | 0         | 0           | 1245  |           |
| 1970 | 0        | 46   | 204         | 250               | 867  | 1117  | 95                    | 24     | 131   | 0         | 0           | 1238  |           |
| 1971 | 0        | 44   | 191         | 235               | 943  | 1178  | 93                    | 27     | 130   | 0         | 0           | 1278  |           |
| 1972 | 0        | 46   | 206         | 252               | 1025 | 1277  | 77                    | 30     | 127   | 0         | 0           | 1404  |           |
| 1973 | 0        | 43   | 212         | 230               | 1115 | 1375  | 77                    | 32     | 129   | 0         | 0           | 1504  |           |
| 1974 | 0        | 43   | 193         | 226               | 1216 | 1444  | 103                   | 32     | 133   | 0         | 0           | 1579  |           |
| 1975 | 0        | 48   | 172         | 230               | 1319 | 1539  | 95                    | 32     | 137   | 22        | 0           | 1608  |           |
| 1976 | 0        | 49   | 230         | 279               | 1367 | 1646  | 102                   | 33     | 135   | 0         | 0           | 1827  |           |
| 1977 | 0        | 49   | 310         | 359               | 1341 | 1646  | 102                   | 31     | 135   | 0         | 0           | 2026  |           |
| 1978 | 0        | 45   | 412         | 457               | 1231 | 1633  | 143                   | 26     | 171   | 0         | 0           | 2049  |           |
| 1979 | 0        | 43   | 438         | 481               | 1264 | 1745  | 146                   | 43     | 189   | 4         | 4           | 2132  |           |
| 1980 | 0        | 50   | 458         | 518               | 1293 | 1811  | 141                   | 56     | 217   | 201       | 8           | 2307  |           |
| 1981 | 0        | 64   | 431         | 515               | 1265 | 1701  | 140                   | 57     | 217   | 202       | 26          | 2326  |           |
| 1982 | 0        | 77   | 404         | 483               | 1308 | 1791  | 158                   | 56     | 214   | 247       | 100         | 2352  |           |
| 1983 | 0        | 86   | 435         | 521               | 1268 | 1787  | 175                   | 42     | 237   | 237       | 119         | 2482  |           |

FONTE: PMSP - "ANTE-PROJETO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE RAPIDO" - COMISSAO DO METROPOLITANO, SAO PAULO, 1954  
 LEAO, MARIO LOPES. "O TRANSPORTE METROPOLITANO DE SAO PAULO HOJE". ENFLASA, SAO PAULO, 1979. NIMEO  
 ANUARIO ESTADISTICO DAS FERROVIAS

CHTC  
 FEPASA  
 RFFSA  
 METRO

NOTA: (\*) NOS ANOS DE 1956 A 1959 NAO FORAM INCLUIDOS DADOS SOBRE FERROVIAS DE SUBURBIO



ANEXO 125

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO  
DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS ANUAIS ENTRE  
CMTC E PERMISSONARIAS PRIVADAS

1948/83

(EM MILHARES DE VIAGENS)

| ANO  | CMTC           |             |       | PERMISS. PRIVADAS |       | TOTAL |
|------|----------------|-------------|-------|-------------------|-------|-------|
|      | BONDE TROLEBUS | AUTO-ONIBUS | TOTAL | PERMISS. PRIVADAS | TOTAL |       |
| 1948 | 384            | 0           | 228   | 612               | 77    | 689   |
| 1949 | 369            | 4           | 261   | 634               | 100   | 734   |
| 1950 | 347            | 6           | 309   | 662               | 91    | 753   |
| 1951 | 330            | 7           | 323   | 660               | 122   | 782   |
| 1952 | 315            | 18          | 364   | 698               | 113   | 811   |
| 1953 | 322            | 19          | 402   | 743               | 100   | 843   |
| 1954 | 280            | 20          | 485   | 785               | 89    | 874   |
| 1955 | 301            | 35          | 450   | 786               | 121   | 907   |
| 1956 | 295            | 42          | 346   | 683               | 257   | 940   |
| 1957 | 259            | 51          | 314   | 623               | 351   | 974   |
| 1958 | 221            | 67          | 320   | 608               | 402   | 1010  |
| 1959 | 197            | 72          | 368   | 537               | 480   | 1017  |
| 1960 | 158            | 65          | 251   | 475               | 610   | 1085  |
| 1961 | 107            | 57          | 180   | 344               | 752   | 1096  |
| 1962 | 94             | 57          | 175   | 326               | 730   | 1106  |
| 1963 | 77             | 58          | 139   | 274               | 841   | 1115  |
| 1964 | 66             | 57          | 135   | 258               | 863   | 1121  |
| 1965 | 61             | 55          | 129   | 245               | 884   | 1129  |
| 1966 | 31             | 54          | 143   | 228               | 901   | 1129  |
| 1967 | 6              | 49          | 163   | 218               | 906   | 1124  |
| 1968 | 1              | 46          | 173   | 220               | 906   | 1126  |
| 1969 | 0              | 45          | 185   | 230               | 910   | 1140  |
| 1970 | 0              | 46          | 204   | 250               | 867   | 1117  |
| 1971 | 0              | 44          | 191   | 235               | 943   | 1178  |
| 1972 | 0              | 46          | 206   | 252               | 1025  | 1277  |
| 1973 | 0              | 48          | 212   | 260               | 1115  | 1375  |
| 1974 | 0              | 48          | 183   | 226               | 1218  | 1444  |
| 1975 | 0              | 48          | 172   | 220               | 1319  | 1539  |
| 1976 | 0              | 49          | 230   | 279               | 1367  | 1646  |
| 1977 | 0              | 49          | 310   | 359               | 1341  | 1700  |
| 1978 | 0              | 45          | 412   | 457               | 1231  | 1688  |
| 1979 | 0              | 43          | 438   | 481               | 1264  | 1745  |
| 1980 | 0              | 50          | 468   | 518               | 1293  | 1811  |
| 1981 | 0              | 64          | 451   | 515               | 1266  | 1781  |
| 1982 | 0              | 77          | 406   | 483               | 1308  | 1791  |
| 1983 | 0              | 84          | 435   | 521               | 1268  | 1789  |

# ANEXO 126

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS ANUAIS ENTRE  
CMTc E PERMISSOARIAS PRIVADAS

1948/83

| ANO  | CMTc  |          |                 |       | TOTAL | PERMISS.<br>PRIVADAS | TOTAL |
|------|-------|----------|-----------------|-------|-------|----------------------|-------|
|      | BONDE | TROLEBUS | AUTO-<br>ONIBUS | TOTAL |       |                      |       |
| 1948 | 55.73 | 0.00     | 33.09           | 88.82 | 11.18 | 100.00               |       |
| 1949 | 50.27 | 0.54     | 31.56           | 86.38 | 13.62 | 100.00               |       |
| 1950 | 46.08 | 0.60     | 41.04           | 87.92 | 12.08 | 100.00               |       |
| 1951 | 42.20 | 0.90     | 41.50           | 84.40 | 15.60 | 100.00               |       |
| 1952 | 38.96 | 2.22     | 44.02           | 86.07 | 13.93 | 100.00               |       |
| 1953 | 38.20 | 2.25     | 47.09           | 88.14 | 11.86 | 100.00               |       |
| 1954 | 32.04 | 2.29     | 55.49           | 89.82 | 10.18 | 100.00               |       |
| 1955 | 33.19 | 3.86     | 49.61           | 86.66 | 13.34 | 100.00               |       |
| 1956 | 31.38 | 4.47     | 36.81           | 72.66 | 27.34 | 100.00               |       |
| 1957 | 26.49 | 5.24     | 32.24           | 63.96 | 36.04 | 100.00               |       |
| 1958 | 21.88 | 6.63     | 31.68           | 60.20 | 39.80 | 100.00               |       |
| 1959 | 19.37 | 7.08     | 26.35           | 52.80 | 47.20 | 100.00               |       |
| 1960 | 14.56 | 6.08     | 23.18           | 43.78 | 56.22 | 100.00               |       |
| 1961 | 9.76  | 5.20     | 16.42           | 31.39 | 68.61 | 100.00               |       |
| 1962 | 8.50  | 5.15     | 15.82           | 29.48 | 70.52 | 100.00               |       |
| 1963 | 6.91  | 5.20     | 12.47           | 24.57 | 75.43 | 100.00               |       |
| 1964 | 5.89  | 5.08     | 12.04           | 23.02 | 76.98 | 100.00               |       |
| 1965 | 5.40  | 4.67     | 11.43           | 21.70 | 78.30 | 100.00               |       |
| 1966 | 2.75  | 4.78     | 12.67           | 20.19 | 79.81 | 100.00               |       |
| 1967 | 0.53  | 4.36     | 14.50           | 19.40 | 80.60 | 100.00               |       |
| 1968 | 0.09  | 4.09     | 15.36           | 19.54 | 80.46 | 100.00               |       |
| 1969 | 0.00  | 3.95     | 16.23           | 20.18 | 79.82 | 100.00               |       |
| 1970 | 0.00  | 4.12     | 10.26           | 22.38 | 77.62 | 100.00               |       |
| 1971 | 0.00  | 3.74     | 16.21           | 19.95 | 80.05 | 100.00               |       |
| 1972 | 0.00  | 3.60     | 16.13           | 19.73 | 80.27 | 100.00               |       |
| 1973 | 0.00  | 3.49     | 15.42           | 18.91 | 81.09 | 100.00               |       |
| 1974 | 0.00  | 2.98     | 12.67           | 15.65 | 84.35 | 100.00               |       |
| 1975 | 0.00  | 3.12     | 11.18           | 14.29 | 85.71 | 100.00               |       |
| 1976 | 0.00  | 2.98     | 13.97           | 16.95 | 83.05 | 100.00               |       |
| 1977 | 0.00  | 2.88     | 18.24           | 21.12 | 78.88 | 100.00               |       |
| 1978 | 0.00  | 2.67     | 24.41           | 27.07 | 72.93 | 100.00               |       |
| 1979 | 0.00  | 2.46     | 25.10           | 27.56 | 72.44 | 100.00               |       |
| 1980 | 0.00  | 2.76     | 25.84           | 28.60 | 71.40 | 100.00               |       |
| 1981 | 0.00  | 3.59     | 25.32           | 28.92 | 71.08 | 100.00               |       |
| 1982 | 0.00  | 4.30     | 22.67           | 26.97 | 73.03 | 100.00               |       |
| 1983 | 0.00  | 4.81     | 24.32           | 29.12 | 70.88 | 100.00               |       |

FONTE: CMTc

# ANEXO 127

REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO

DISTRIBUICAO DAS VIAGENS ANUAIS ENTRE  
CMTC E PERMISSOARIAS PRIVADAS

1948/63

(EM NUMEROS INDICES - 1950=100)

| ANO  | CMTC           |             |        | PERMISS. PRIVADAS |         | TOTAL  |
|------|----------------|-------------|--------|-------------------|---------|--------|
|      | BONDE TROLEBUS | AUTO-OMIBUS | TOTAL  | PERMISS. PRIVADAS | TOTAL   |        |
| 1948 | 110.66         | 0.00        | 73.79  | 92.45             | 84.62   | 91.50  |
| 1949 | 106.54         | 66.67       | 84.47  | 95.77             | 102.69  | 97.40  |
| 1950 | 100.00         | 100.00      | 100.00 | 100.00            | 100.00  | 100.00 |
| 1951 | 95.10          | 114.67      | 104.53 | 99.70             | 134.07  | 103.83 |
| 1952 | 91.07          | 300.00      | 117.80 | 105.44            | 124.18  | 107.70 |
| 1953 | 92.80          | 316.67      | 130.10 | 112.24            | 109.89  | 111.95 |
| 1954 | 80.69          | 333.33      | 156.96 | 118.58            | 97.80   | 116.07 |
| 1955 | 86.74          | 583.33      | 145.63 | 116.73            | 132.97  | 120.45 |
| 1956 | 85.01          | 700.00      | 111.97 | 103.17            | 262.42  | 124.83 |
| 1957 | 74.35          | 850.00      | 101.62 | 94.11             | 365.21  | 129.35 |
| 1958 | 63.69          | 1116.67     | 103.56 | 91.84             | 441.76  | 134.13 |
| 1959 | 56.77          | 1200.00     | 84.73  | 81.12             | 527.47  | 135.04 |
| 1960 | 45.53          | 1400.00     | 81.23  | 71.75             | 670.33  | 143.09 |
| 1961 | 30.84          | 950.00      | 58.25  | 51.96             | 526.37  | 145.55 |
| 1962 | 27.09          | 950.00      | 56.63  | 49.24             | 837.14  | 146.88 |
| 1963 | 22.19          | 966.67      | 44.98  | 41.39             | 924.18  | 148.07 |
| 1964 | 19.02          | 950.00      | 43.69  | 38.97             | 748.35  | 148.67 |
| 1965 | 17.58          | 916.67      | 41.75  | 37.01             | 971.43  | 149.93 |
| 1966 | 8.93           | 900.00      | 46.23  | 34.44             | 990.11  | 149.93 |
| 1967 | 1.73           | 816.67      | 52.75  | 32.93             | 995.60  | 149.27 |
| 1968 | 0.29           | 786.67      | 53.99  | 33.23             | 995.60  | 149.54 |
| 1969 | 0.00           | 750.00      | 59.67  | 34.74             | 1000.00 | 151.39 |
| 1970 | 0.00           | 766.67      | 66.02  | 37.76             | 952.75  | 148.34 |
| 1971 | 0.00           | 733.33      | 61.81  | 35.50             | 1036.26 | 156.44 |
| 1972 | 0.00           | 766.67      | 66.67  | 38.07             | 1126.37 | 169.59 |
| 1973 | 0.00           | 800.00      | 68.61  | 39.27             | 1325.27 | 182.60 |
| 1974 | 0.00           | 716.67      | 59.22  | 34.14             | 1338.46 | 191.77 |
| 1975 | 0.00           | 800.00      | 55.66  | 33.23             | 1449.45 | 204.38 |
| 1976 | 0.00           | 816.67      | 74.43  | 42.15             | 1502.20 | 219.57 |
| 1977 | 0.00           | 816.67      | 100.32 | 54.23             | 1473.63 | 225.76 |
| 1978 | 0.00           | 750.00      | 133.33 | 69.03             | 1552.75 | 224.17 |
| 1979 | 0.00           | 716.67      | 141.75 | 72.66             | 1389.81 | 231.74 |
| 1980 | 0.00           | 833.33      | 151.46 | 78.25             | 1420.88 | 240.50 |
| 1981 | 0.00           | 1066.67     | 145.95 | 77.79             | 1391.21 | 236.52 |
| 1982 | 0.00           | 1283.33     | 131.39 | 72.96             | 1437.36 | 237.85 |
| 1983 | 0.00           | 1433.33     | 140.78 | 78.70             | 1393.41 | 237.58 |

FONTE: CMTC

ANEXO 128

REGIAO METROPOLITANA DE SAO PAULO

DISTRIBUICAO DAS VIAGENS ANUAIS ENTRE  
CMTc E PERMISSONARIAS PRIVADAS

1948/83

(CRESCIMENTO ANUAL - EM %)

| ANO  | CMTc           |             |        | PERMISS. PRIVADAS |       | TOTAL  |
|------|----------------|-------------|--------|-------------------|-------|--------|
|      | BONDE TROLEBUS | AUTO-ONIBUS | TOTAL  | PERMISS. PRIVADAS | TOTAL |        |
| 1948 | 0.00           | 0.00        | 0.00   | 0.00              | 0.00  | 0.00   |
| 1949 | -3.71          | 0.00        | 14.47  | 29.87             | 6.53  | 29.87  |
| 1950 | -5.94          | 50.00       | 18.39  | -9.00             | 2.59  | 4.42   |
| 1951 | -4.90          | 16.67       | 4.53   | 34.07             | 3.85  | -0.30  |
| 1952 | -4.24          | 157.14      | 12.69  | -7.38             | 3.71  | 5.74   |
| 1953 | 1.90           | 5.56        | 10.44  | -11.50            | 3.95  | 6.45   |
| 1954 | -13.04         | 5.25        | 20.65  | -11.00            | 3.68  | 5.65   |
| 1955 | 7.50           | 75.00       | -7.22  | 35.96             | 3.78  | 0.13   |
| 1956 | -1.99          | 20.00       | -23.11 | 112.40            | 3.64  | -13.10 |
| 1957 | -12.54         | 21.43       | -9.25  | 36.50             | 3.62  | -8.78  |
| 1958 | -14.34         | 31.37       | 1.91   | 14.53             | 3.70  | -2.41  |
| 1959 | -10.86         | 7.46        | -16.55 | 19.40             | 0.69  | -11.68 |
| 1960 | -19.80         | -8.33       | -6.34  | 27.08             | 6.69  | -11.53 |
| 1961 | -32.20         | -13.64      | -28.29 | 23.26             | 1.01  | -27.50 |
| 1962 | -12.15         | 0.00        | -2.78  | 3.72              | 0.91  | -3.23  |
| 1963 | -18.09         | 1.75        | -20.57 | 7.82              | 0.81  | -15.55 |
| 1964 | -14.29         | -1.72       | -2.80  | 2.62              | 0.54  | -3.84  |
| 1965 | -7.58          | -3.51       | -4.44  | 2.43              | 0.71  | -5.04  |
| 1966 | -49.18         | -1.82       | 10.85  | 1.92              | 0.00  | -6.94  |
| 1967 | -80.65         | -9.26       | 13.99  | 0.55              | -0.44 | -4.39  |
| 1968 | -83.33         | -6.12       | 6.13   | 0.00              | 0.18  | 0.92   |
| 1969 | -100.00        | -2.17       | 6.94   | 0.44              | 1.24  | 4.55   |
| 1970 | 0.00           | 2.32        | 10.27  | -4.73             | -2.02 | 8.70   |
| 1971 | 0.00           | -4.35       | -6.37  | 6.77              | 5.46  | -6.00  |
| 1972 | 0.00           | 4.55        | 7.85   | 8.70              | 8.40  | 7.23   |
| 1973 | 0.00           | 4.35        | 2.91   | 8.78              | 7.67  | 9.17   |
| 1974 | 0.00           | -10.42      | -13.68 | 9.24              | 5.02  | -13.08 |
| 1975 | 0.00           | 11.63       | -6.01  | 8.29              | 6.58  | -2.45  |
| 1976 | 0.00           | 2.08        | 33.72  | 3.64              | 6.95  | 26.82  |
| 1977 | 0.00           | 0.00        | 34.78  | -1.90             | 3.28  | 28.67  |
| 1978 | 0.00           | -8.16       | 32.90  | -8.20             | -0.71 | 27.30  |
| 1979 | 0.00           | -4.44       | 6.31   | 2.68              | 3.38  | 5.25   |
| 1980 | 0.00           | 16.28       | 6.85   | 2.29              | 3.78  | 7.69   |
| 1981 | 0.00           | 28.00       | -3.63  | -2.09             | -1.66 | -0.50  |
| 1982 | 0.00           | 20.31       | -9.98  | 3.32              | 0.56  | -6.21  |
| 1983 | 0.00           | 11.69       | 7.14   | -3.06             | -0.11 | 7.67   |

FONTE: CMTc

## ANEXO 129

## REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

## DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS ANUAIS POR MODO DE TRANSPORTE

1960/83

| ANO  | ONIBUS      |                   | SUBURBIO |       |        | METRO |       | TOTAL |
|------|-------------|-------------------|----------|-------|--------|-------|-------|-------|
|      | CMTC<br>(1) | PERM.<br>PRIVADAS | TOTAL    | RFFSA | FEPASA | TOTAL | TOTAL |       |
| 1960 | 475         | 610               | 1085     | 87    | 19     | 106   | 0     | 1349  |
| 1961 | 344         | 752               | 1096     | 101   | 19     | 120   | 0     | 1323  |
| 1962 | 326         | 780               | 1106     | 109   | 17     | 126   | 0     | 1326  |
| 1963 | 274         | 841               | 1115     | 108   | 16     | 124   | 0     | 1316  |
| 1964 | 258         | 863               | 1121     | 110   | 19     | 129   | 0     | 1316  |
| 1965 | 245         | 884               | 1129     | 104   | 21     | 125   | 0     | 1315  |
| 1966 | 228         | 901               | 1129     | 103   | 21     | 124   | 0     | 1284  |
| 1967 | 218         | 906               | 1124     | 99    | 23     | 122   | 0     | 1252  |
| 1968 | 220         | 906               | 1126     | 103   | 25     | 128   | 0     | 1255  |
| 1969 | 230         | 910               | 1140     | 99    | 24     | 125   | 0     | 1265  |
| 1970 | 250         | 867               | 1117     | 95    | 26     | 121   | 0     | 1238  |
| 1971 | 235         | 943               | 1178     | 93    | 27     | 120   | 0     | 1298  |
| 1972 | 252         | 1025              | 1277     | 97    | 30     | 127   | 0     | 1404  |
| 1973 | 260         | 1115              | 1375     | 97    | 32     | 129   | 0     | 1504  |
| 1974 | 226         | 1218              | 1444     | 103   | 32     | 135   | 0     | 1579  |
| 1975 | 220         | 1319              | 1539     | 95    | 32     | 127   | 22    | 1688  |
| 1976 | 279         | 1367              | 1646     | 102   | 33     | 135   | 146   | 1927  |
| 1977 | 359         | 1341              | 1700     | 120   | 31     | 151   | 175   | 2026  |
| 1978 | 457         | 1231              | 1688     | 145   | 26     | 171   | 190   | 2049  |
| 1979 | 481         | 1264              | 1745     | 146   | 43     | 189   | 198   | 2132  |
| 1980 | 518         | 1293              | 1811     | 161   | 56     | 217   | 209   | 2237  |
| 1981 | 515         | 1266              | 1781     | 160   | 57     | 217   | 228   | 2226  |
| 1982 | 483         | 1308              | 1791     | 158   | 56     | 214   | 347   | 2352  |
| 1983 | 521         | 1268              | 1.39     | 175   | 62     | 237   | 376   | 2402  |

FONTE: CMTC/METRO/FEPASA/RFFSA

NOTA: (1) INCLUI BONDE NO PERIODO 1960/68

## ANEXO 130

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

## DISTRIBUIÇÃO PERCENTUAL DAS VIAGENS ANUAIS POR MODO DE TRANSPORTE

1948/83

| ANO  | ONIBUS      |                   |        | SUBURBIO |        |       | METRO | TOTAL  | (EM %) |
|------|-------------|-------------------|--------|----------|--------|-------|-------|--------|--------|
|      | CMTC<br>(1) | PERN.<br>PRIVADAS | TOTAL  | RFFSA    | FEFASA | TOTAL |       |        |        |
| 1948 | 85.00       | 10.69             | 95.69  | 2.50     | 1.81   | 4.31  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1949 | 82.44       | 13.00             | 95.45  | 2.73     | 1.82   | 4.55  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1950 | 84.01       | 11.55             | 95.56  | 2.54     | 1.90   | 4.44  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1951 | 80.98       | 14.97             | 95.95  | 2.21     | 1.84   | 4.05  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1952 | 81.35       | 13.17             | 94.52  | 3.61     | 1.86   | 5.48  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1953 | 82.92       | 11.16             | 94.08  | 4.13     | 1.79   | 5.92  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1954 | 84.32       | 9.56              | 93.88  | 4.40     | 1.72   | 6.12  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1955 | 81.20       | 12.50             | 93.70  | 4.65     | 1.65   | 6.30  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1956 | 73.66       | 27.34             | 100.00 | S/INF    | S/INF  | S/INF | 0.00  | 100.00 |        |
| 1957 | 63.96       | 36.04             | 100.00 | S/INF    | S/INF  | S/INF | 0.00  | 100.00 |        |
| 1958 | 60.20       | 39.80             | 100.00 | S/INF    | S/INF  | S/INF | 0.00  | 100.00 |        |
| 1959 | 52.80       | 47.20             | 100.00 | S/INF    | S/INF  | S/INF | 0.00  | 100.00 |        |
| 1960 | 39.88       | 51.22             | 91.10  | 7.50     | 1.60   | 8.90  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1961 | 28.29       | 61.84             | 90.13  | 8.31     | 1.56   | 9.87  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1962 | 26.46       | 63.31             | 89.77  | 8.85     | 1.38   | 10.23 | 0.00  | 100.00 |        |
| 1963 | 22.11       | 67.88             | 89.99  | 8.72     | 1.29   | 10.01 | 0.00  | 100.00 |        |
| 1964 | 20.64       | 69.04             | 89.68  | 8.80     | 1.52   | 10.32 | 0.00  | 100.00 |        |
| 1965 | 19.54       | 70.49             | 90.03  | 8.29     | 1.67   | 9.97  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1966 | 18.20       | 71.91             | 90.10  | 8.22     | 1.68   | 9.90  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1967 | 17.50       | 72.71             | 90.21  | 7.95     | 1.85   | 9.79  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1968 | 17.54       | 72.25             | 89.79  | 8.21     | 1.99   | 10.21 | 0.00  | 100.00 |        |
| 1969 | 18.18       | 71.94             | 90.12  | 7.83     | 2.06   | 9.88  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1970 | 20.19       | 70.03             | 90.23  | 7.67     | 2.10   | 9.77  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1971 | 18.10       | 72.65             | 90.76  | 7.16     | 2.08   | 9.24  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1972 | 17.95       | 73.01             | 90.95  | 6.91     | 2.14   | 9.05  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1973 | 17.29       | 74.14             | 91.42  | 6.45     | 2.13   | 8.58  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1974 | 14.31       | 77.14             | 91.45  | 6.52     | 2.03   | 8.55  | 0.00  | 100.00 |        |
| 1975 | 13.03       | 78.14             | 91.17  | 5.63     | 1.90   | 7.52  | 1.30  | 100.00 |        |
| 1976 | 14.48       | 70.94             | 85.42  | 5.29     | 1.71   | 7.01  | 7.58  | 100.00 |        |
| 1977 | 17.72       | 66.19             | 83.91  | 3.92     | 1.53   | 7.45  | 8.64  | 100.00 |        |
| 1978 | 22.30       | 60.08             | 82.38  | 7.03     | 1.27   | 8.35  | 9.27  | 100.00 |        |
| 1979 | 22.56       | 59.29             | 81.85  | 6.85     | 2.02   | 8.86  | 9.29  | 100.00 |        |
| 1980 | 23.16       | 57.80             | 80.96  | 7.20     | 2.56   | 9.70  | 9.34  | 100.00 |        |
| 1981 | 23.14       | 56.67             | 80.01  | 7.19     | 2.56   | 9.75  | 10.24 | 100.00 |        |
| 1982 | 20.54       | 55.61             | 76.15  | 6.72     | 2.38   | 9.10  | 14.75 | 100.00 |        |
| 1983 | 21.69       | 52.79             | 74.48  | 7.29     | 2.58   | 9.87  | 15.65 | 100.00 |        |

FONTE: CMTC/FEFASA/RFFSA/METRO

NOTAS: (1) INCLUI BONDES NO PERIODO 1948/68

(2) NOS ANOS DE 1956 A 1959 NAO FORAM INCLUIDOS DADOS SOBRE FERROVIAS DE SUBURBIO

ANEXO 131

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS ANUAIS POR MODO DE TRANSPORTE

1960/83

(EM NÚMEROS INDICES - 1960=100)

| ANO  | ONIBUS      |                   |        | SUBURBIO |        |        | METRO   | TOTAL  |
|------|-------------|-------------------|--------|----------|--------|--------|---------|--------|
|      | CMTC<br>(1) | PERM.<br>PRIVADAS | TOTAL  | RFFSA    | FEPASA | TOTAL  |         |        |
| 1960 | 100.00      | 100.00            | 100.00 | 100.00   | 100.00 | 100.00 | 0.00    | 100.00 |
| 1961 | 72.42       | 123.28            | 101.01 | 116.09   | 100.00 | 113.21 | 0.00    | 98.07  |
| 1962 | 68.63       | 127.87            | 101.94 | 125.29   | 89.47  | 118.87 | 0.00    | 98.30  |
| 1963 | 57.68       | 137.87            | 102.76 | 124.14   | 84.21  | 116.98 | 0.00    | 97.55  |
| 1964 | 54.32       | 141.48            | 103.32 | 126.44   | 100.00 | 121.70 | 0.00    | 97.55  |
| 1965 | 51.58       | 144.92            | 104.06 | 119.54   | 110.53 | 117.92 | 0.00    | 97.48  |
| 1966 | 48.00       | 147.70            | 104.06 | 118.39   | 110.53 | 116.98 | 0.00    | 95.18  |
| 1967 | 45.89       | 148.52            | 103.59 | 113.79   | 121.05 | 115.09 | 0.00    | 92.81  |
| 1968 | 46.32       | 148.52            | 103.73 | 118.39   | 131.58 | 120.75 | 0.00    | 93.03  |
| 1969 | 48.42       | 149.18            | 105.07 | 113.79   | 134.84 | 117.92 | 0.00    | 93.77  |
| 1970 | 52.63       | 142.13            | 102.95 | 107.20   | 136.84 | 114.15 | 0.00    | 91.77  |
| 1971 | 49.47       | 154.59            | 108.57 | 106.90   | 142.11 | 113.21 | 0.00    | 96.22  |
| 1972 | 53.05       | 168.03            | 117.70 | 111.49   | 157.89 | 119.81 | 0.00    | 104.08 |
| 1973 | 54.74       | 182.79            | 126.73 | 111.49   | 168.42 | 121.70 | 0.00    | 111.49 |
| 1974 | 47.58       | 199.67            | 133.09 | 110.39   | 168.42 | 127.36 | 0.00    | 117.05 |
| 1975 | 46.32       | 216.23            | 141.84 | 109.20   | 168.42 | 119.81 | 100.00  | 125.13 |
| 1976 | 58.74       | 224.10            | 151.71 | 117.24   | 173.68 | 127.36 | 663.64  | 142.85 |
| 1977 | 75.58       | 219.84            | 156.68 | 137.93   | 163.16 | 142.45 | 795.45  | 150.19 |
| 1978 | 96.21       | 201.80            | 153.58 | 166.67   | 136.84 | 161.32 | 863.64  | 151.89 |
| 1979 | 101.26      | 207.21            | 160.83 | 167.82   | 226.32 | 178.30 | 900.00  | 158.04 |
| 1980 | 109.05      | 211.97            | 166.91 | 185.06   | 294.74 | 204.72 | 950.00  | 165.83 |
| 1981 | 108.42      | 207.54            | 164.15 | 183.91   | 300.00 | 204.72 | 1036.36 | 165.01 |
| 1982 | 101.68      | 214.43            | 165.07 | 181.61   | 294.74 | 201.89 | 1577.27 | 174.35 |
| 1983 | 109.68      | 207.87            | 164.88 | 201.15   | 326.32 | 223.58 | 1709.09 | 178.06 |

FONTE: CMTC/METRO/FEPASA/RFFSA

NOTAS: (1) INCLUI BONDE NO PERIODO 1960/68

(2) PARA METRO, O ANO BASE CONSIDERADO FOI 1975

ANEXO 132

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS ANUAIS POR MODO DE TRANSPORTE

1960/83

| ANO  | ONIBUS      |                   |       | SUBURBIO |        |       | METRO  |       | TOTAL |
|------|-------------|-------------------|-------|----------|--------|-------|--------|-------|-------|
|      | CMTC<br>(1) | PERM.<br>PRIVADAS | TOTAL | RFFSA    | FEPASA | TOTAL | METRO  | TOTAL |       |
| 1960 | 0.00        | 0.00              | 0.00  | 0.00     | 0.00   | 0.00  | 0.00   | 0.00  | 0.00  |
| 1961 | -27.58      | 23.28             | 1.01  | 16.09    | 0.00   | 0.00  | 0.00   | 0.00  | -1.93 |
| 1962 | -5.23       | 3.72              | 0.91  | 7.92     | -10.53 | 5.00  | 0.00   | 0.00  | 0.23  |
| 1963 | -15.95      | 7.82              | 0.81  | -0.92    | -5.88  | -1.59 | 0.00   | 0.00  | -0.75 |
| 1964 | -5.84       | 2.62              | 0.54  | 1.85     | 19.75  | 4.03  | 0.00   | 0.00  | 0.00  |
| 1965 | -5.04       | 2.43              | 0.71  | -5.45    | 10.53  | -3.10 | 0.00   | 0.00  | -0.08 |
| 1966 | -6.94       | 1.92              | 0.00  | -0.96    | 0.00   | -0.80 | 0.00   | 0.00  | -2.36 |
| 1967 | -4.32       | 0.55              | -0.44 | -3.89    | 9.52   | -1.61 | 0.00   | 0.00  | -2.49 |
| 1968 | 0.92        | 0.00              | 0.16  | 4.04     | 8.70   | 4.92  | 0.00   | 0.00  | 0.24  |
| 1969 | 4.55        | 0.44              | 1.24  | -3.88    | 4.00   | -2.34 | 0.00   | 0.00  | 0.80  |
| 1970 | 8.70        | -4.73             | -2.02 | -4.04    | 0.00   | -3.20 | 0.00   | 0.00  | -2.13 |
| 1971 | -6.00       | 8.77              | 5.46  | -2.11    | 3.85   | -0.83 | 0.00   | 0.00  | 4.63  |
| 1972 | 7.23        | 8.70              | 8.40  | 4.30     | 11.11  | 5.83  | 0.00   | 0.00  | 8.17  |
| 1973 | 3.17        | 8.78              | 7.67  | 0.00     | 6.67   | 1.57  | 0.00   | 0.00  | 7.12  |
| 1974 | -13.08      | 9.24              | 5.02  | 6.19     | 0.00   | 4.65  | 0.00   | 0.00  | 4.99  |
| 1975 | -2.65       | 8.29              | 4.58  | -7.77    | 0.00   | -5.93 | 0.00   | 0.00  | 6.90  |
| 1976 | 26.82       | 3.64              | 6.95  | 7.37     | 3.13   | 6.30  | 563.64 | 14.16 | 5.14  |
| 1977 | 28.67       | -1.90             | 3.28  | 17.65    | -6.06  | 11.85 | 19.86  | 5.14  | 1.14  |
| 1978 | 27.30       | -8.20             | -0.71 | 20.83    | -16.13 | 13.25 | 8.57   | 1.14  | 4.05  |
| 1979 | 5.25        | 2.68              | 3.36  | 0.69     | 65.38  | 10.53 | 4.21   | 4.05  | 4.92  |
| 1980 | 7.69        | 2.29              | 3.78  | 10.27    | 30.23  | 14.81 | 5.56   | 9.09  | -0.49 |
| 1981 | -0.58       | -2.09             | -1.66 | -0.62    | 1.79   | 0.00  | 52.19  | 5.66  | 2.13  |
| 1982 | -6.21       | 3.32              | 0.56  | -1.25    | -1.75  | -1.38 | 8.36   | 2.13  | 0.00  |
| 1983 | 7.87        | -3.06             | -0.11 | 10.76    | 10.71  | 10.75 | 8.36   | 2.13  | 0.00  |

FONTE: CMTC/METRO/FEPASA/RFFSA

NOTA: (1) INCLUI BONDE NO PERIODO 1960/68