

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL

**PROGRAMA  
ESTRATÉGICO  
DE  
DESENVOLVIMENTO  
1968 - 1970**

AREA ESTRATÉGICA III — INFRA-ESTRUTURA ECONÔMICA

VOL. III — TRANSPORTES

Setembro, 1969

**PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

Arthur da Costa e Silva

**GABINETE CIVIL**

Rondon Pacheco

**GABINETE MILITAR**

Jaime Portella de Mello

**MINISTROS DE ESTADO**

- AERONÁUTICA: Márcio de Souza e Mello
- AGRICULTURA: Ivo Arzua Pereira
- COMUNICAÇÕES: Carlos Furtado de Simas
- EDUCAÇÃO E CULTURA: Tarso de Moraes Dutra
- EXÉRCITO: Aurélio de Lyra Tavares
- FAZENDA: Antônio Delfim Netto
- INDÚSTRIA E COMÉRCIO: Edmundo de Macedo Soares e Silva
- INTERIOR: Afonso Augusto de Albuquerque Lima
- JUSTIÇA: Luís Antônio da Gama e Silva
- MARINHA: Augusto Hamann Rademacker Grunewald
- MINAS E ENERGIA: José Costa Cavalcanti
- PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL: Helio Marcos Penna Beltrão
- RELAÇÕES EXTERIORES: José de Magalhães Pinto
- SAÚDE: Leonel Tavares Miranda de Albuquerque
- TRABALHO E PREVIDÊNCIA SOCIAL: Jarbas Gonçalves Passarinho
- TRANSPORTES: Mário David Andreatza

Os programas das Áreas Estratégicas foram preparados com base em estudos realizados pelos Grupos de Trabalho criados pelo Decreto n.º 61.590/61.

A partir da conclusão dos trabalhos do "Programa Estratégico", os grupos ficaram incumbidos da formulação dos instrumentos necessários à sua implementação.

PARTE I

POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTES

METAS ESTRATÉGICAS (encarte) .....	10/11
Cap. I — OBJETIVOS .....	11
I.1 — Política de Investimentos .....	11
I.2 — Política de Tarifas .....	12
Cap. II — SÍNTESE DO PROGRAMA PARA A ÁREA DE TRANSPORTES .....	15
II.1 — Medidas de Caráter Operacional e Administrativo .....	15
II.1.1 — Setor de Navegação Marítima e de Cabotagem .....	15
II.1.2 — Setor Portuário .....	20
II.1.3 — Setor Ferroviário .....	22
II.1.4 — Setor Rodoviário .....	23
II.1.5 — Setor de Transporte Aéreo ..	27
II.2 — Programa de Investimentos e Metas Estratégicas .....	27
II.2.1 — Visão Global do Programa ....	27
II.2.2 — Transporte Marítimo e Fluvial .....	29
II.2.3 — Portos e Vias Navegáveis .....	32
II.2.4 — Transporte Ferroviário .....	35
II.2.5 — Transporte Rodoviário .....	37
II.2.6 — Transporte Aéreo .....	41
Cap. III — EVOLUÇÃO DO SETOR .....	43
III.1 — Características Gerais do Setor .....	43
III.1.2 — Planejamento e Coordenação dos Transportes .....	45
III.1.3 — O Planejamento dos Transportes no Brasil e suas Deficiências .....	47
III.2 — Evolução Histórica e Situação Atual do Sistema de Transportes .....	48

III.2.1 — O Transporte Ferroviário ...	48
III.2.2 — O Transporte Rodoviário ...	54
III.2.3 — O Transporte Marítimo e a Situação dos Portos .....	59
III.2.4 — O Transporte Aéreo .....	61
III.2.5 — Comparações Entre as Modalidades .....	62
III.2.6 — Comparações Internacionais	64
III.3 — Aspectos Administrativos e Organizacionais .....	67
Cap. IV — FUNDOS DE TRANSPORTES .....	105
IV.1 — Características Gerais .....	105
IV.2 — Os Fundos de Transportes e os Investimentos no Setor .....	105
IV.3 — Especificações Sobre os Fundos das Diversas Modalidades de Transportes .....	111
IV.3.1 — Setor Portuário .....	111
Fundo Portuário Nacional ..	111
IV.3.1.1 — Criação e Objetivos .....	111
IV.3.1.2 — Constituição e Aplicação do Fundo .....	112
IV.3.1.3 — Recursos de Natureza Tributária do Fundo Portuário .....	112
IV.3.1.4 — Dispositivos Legais Referentes ao FPN .....	113
IV.3.2 — Setor Rodoviário .....	114
A — Fundo Rodoviário Nacional .....	114
IV.3.2.1 — Criação e Objetivos .....	114
IV.3.2.2 — Constituição e Aplicação do Fundo .....	115
IV.3.2.3 — Dispositivos Legais Referentes ao Fundo Rodoviário Nacional ..	116
IV.3.2.4 — Participação do FRN e do DNER no IUCL no Período 1964/1968	118
B — Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego .....	119



IV.3.2.5 — Constituição do Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego .....	119
IV.3.2.6 — Legislação Referente ao Fundo Especial de Conservação e Segurança do Tráfego .....	120
IV.3.3 — Setor Marítimo	
Fundo de Marinha Mercante .....	120
IV.3.3.1 — Criação e Objetivos .....	120
IV.3.3.2 — Constituição e Aplicação do Fundo .....	121
IV.3.3.3 — Recursos de Natureza Tributária do Fundo de Marinha Mercante .....	122
IV.3.3.4 — Dispositivos Legais Referentes ao FMM .....	122
IV.3.3.5 — O Fundo de Refinanciamento da Marinha Mercante .....	124
IV.3.4 — Setor Ferroviário .....	
Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário .....	125
IV.3.4.1 — Criação e Objetivos .....	125
IV.3.4.2 — Composição e Aplicação do Fundo .....	125
IV.3.4.3 — Recursos de Natureza Tributária, do Fundo Ferroviário .....	125
IV.3.4.4 — Dispositivos Legais Referentes ao Fundo Ferroviário .....	126
IV.3.5 — Setor Aéreo .....	
Fundo Aeroviário .....	128
IV.3.5.1 — Criação e Objetivos .....	128



PARTE I

# Política Nacional de Transportes

## Capítulo I

### OBJETIVOS

O objetivo fundamental da Política Nacional de Transportes é garantir ao País uma infra-estrutura adequada, além da operação eficiente e integrada das várias modalidades de transporte. Com êsse fim em vista, será promovida a modernização e racionalização do sistema, dando-se especial atenção, nos diversos setores, à necessidade de expandir o transporte especializado.

Em obediência à nova Estratégia de Desenvolvimento, será levado em conta o papel do Setor de Transportes e dos demais aspectos da infra-estrutura econômica como integrantes do bloco de setores dinâmicos que deverão proporcionar, em conjunto, do lado da demanda e do lado da oferta, condições para a expansão do PIB a taxas elevadas. E segundo a orientação de fortalecimento do poder competitivo da empresa nacional, será prestada especial atenção à função dos transportes como insumo básico, aspecto êste que deverá refletir-se tanto na política de investimentos no setor como na sua política de tarifas. É importante estabelecer diretrizes para essas duas áreas.

#### I.1 — Política de Investimentos

O Programa Estratégico abrange investimentos, a serem realizados no período 1968/1970, que continuarão, iniciarão ou concluirão projetos, com especial ênfase naqueles capa-

zes de reduzir os custos totais e unitários dos serviços e de aprimorar o funcionamento do sistema em termos de eficiência e rapidez (\*). Com essa orientação, objetiva-se também à eliminação dos *deficits* e, conseqüentemente, das sub-venções.

Em virtude das limitações impostas pela conjuntura, a expansão da infra-estrutura e a operação dos serviços serão regidos por critérios econômicos, ressalvadas apenas as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional e as de caráter social imprescindível. Os novos investimentos na infra-estrutura serão orientados segundo a análise dos benefícios e custos econômicos do projeto, incluídos cronologicamente os efeitos diretos e indiretos do investimento ou sua potencialidade de geração de tráfego. A operação dos serviços terá a sua tônica no caráter nitidamente empresarial que deve ser assegurado a essa operação.

No tocante aos projetos de transporte destinados a fins de segurança ou de caráter social, será transferida para as áreas de competência dos respectivos Ministérios a iniciativa das decisões a fim de possibilitar integração mais perfeita dos programas correspondentes. Será assegurada, des-tarte, a necessária coordenação de sua programação e execução, com o objetivo de compatibilizar os aspectos multi-setoriais envolvidos com o planejamento geral do Govêrno.

## 1.2 — Política de Tarifas

Na medida em que os custos forem saneados através de providências destinadas a aumentar a eficiência e melhorar a qualidade dos serviços de transporte, será adotada uma política tarifária adequada, de modo a que os custos reais se reflitam nos preços pagos pelos usuários, em regime de eficiên-

---

(\*) Dentro dessa diretriz geral, de seleção de projetos em bases econômicas, fêz-se mister considerar o fato de que, determinados projetos, talvez de menor prioridade de que outros a serem iniciados, já se encontravam em fase avançada de realização.

cia. Tomadas essas providências, ficarão asseguradas condições para garantir o atendimento das necessidades do usuário e a sua plena liberdade de opção.

Um dos pontos básicos do Programa Estratégico de Desenvolvimento no setor rodoviário é a reformulação, já em fase de estudos concretos, do sistema atual de tributação do usuário. Com efeito, o atual sistema tributário no setor rodoviário, além de constituir um elevado subsídio indireto ao transporte rodoviário interurbano, cria distorções que favorecem à classe dos veículos pesados.

No setor ferroviário, a estrutura das tarifas deverá ser melhor adaptada às diretrizes do Governo. Considerando, porém, que as operações ainda apresentam baixa taxa de eficiência, tornando elevados os custos atuais dos serviços, as correções terão de ser feitas em função dos custos reais a longo prazo, na ocasião em que o sistema ferroviário estiver sendo operado de forma eficiente. Esfôrço urgente será dirigido no sentido da organização de moderna contabilidade de custos e no melhoramento das condições operacionais das ferrovias como primeiro passo para a adoção dos princípios fixados no Programa Estratégico de Desenvolvimento.

Serão aplicados nos transportes de navegação costeira e nos serviços portuários os mesmos critérios de fixação de tarifas à base dos custos reais desses serviços e de garantia de livre escolha do usuário. Ressalte-se, no entanto, que os serviços de transporte marítimo são profundamente afetados pelas condições das operações portuárias. Enquanto os serviços portuários forem ineficientes, o estabelecimento de tarifas à base de custos reais poderá dar origem a distorções.



## Capítulo II

### SÍNTESE DO PROGRAMA PARA A ÁREA DOS TRANSPORTES

#### II.1 — Medidas de Caráter Operacional e Administrativo

Tendo em vista a deterioração ocorrida no sistema de transportes até 1964, e que resultou não só em insuficiência quantitativa, mas também nos altos custos que ainda se observam, terão grande repercussão, nesse setor, as medidas de ordem operacional e administrativas destinadas a assegurar o funcionamento integrado e racional do sistema, visando a reduzir substancialmente os custos reais e, simultaneamente, alcançar o necessário equilíbrio financeiro.

Tais medidas deverão influenciar decisivamente a ação administrativa e a programação de investimentos no setor e são indispensáveis para que se possa, em etapas graduais, adotar uma política de tarifas capaz de refletir os custos reais, em regime de eficiência. As diretrizes específicas a seguir apresentadas abrangem, seletivamente, as principais providências de caráter operacional e administrativo nas diferentes modalidades de transporte.

##### II.1.1 — Setor de Navegação Marítima e de Cabotagem

Deverá ser mantida e fortalecida a atual política da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, de recuperação e expansão de cabotagem, de expansão constante da par-





— Reformulação, em cooperação com o Ministério da Marinha, da política de pessoal, visando à maior produtividades, com:

- a) elevação do padrão técnico-operacional;
- b) remuneração compatível com as atribuições;
- c) redução das tripulações. Revisão dos níveis salariais com a finalidade de atrair e fixar bons profissionais na Marinha Mercante.

— Simplificação dos processos de despacho dos navios e desembarço da carga.

— Fiscalização e contrôle da concorrência entre as companhias de navegação a fim de evitar a transformação de processo competitivo em favor de deterioração. Adoção do critério de, na medida do possível, efetuar uma distribuição mais racional das linhas entre os armadores.

— Fiscalização do afretamento de navios tendo em vista, invariavelmente, a sua substituição por navios nacionais, quando economicamente recomendável.

#### *Navegação de Longo Curso:*

— Ampliação da participação da bandeira brasileira na navegação de longo curso, propondo-se a legislação e regulamentação pertinentes.

— Análise e estudo contínuo do desenvolvimento do comércio exterior, de modo a possibilitar o planejamento da expansão da frota de longo curso.

— Início, no 1.º semestre de 1968, de estudos para a reorganização e expansão da Companhia de Navegação Loyde Brasileiro, de modo a implantá-las no 1.º trimestre de 1969.

— Concessão de financiamento às empresas de navegação, que apresentarem condições técnico-econômicas adequadas, para a aquisição de navios de longo curso. Concessão de linhas internacionais a essas empresas.

— Coordenação e integração do transporte de granéis sólidos e líquidos, objetivando a redução do preço CIF de exportação.

— Acompanhamento e fiscalização do cumprimento das recomendações aprovadas nas Conferências de Fretes.

*Navegação de Cabotagem:*

— Estudos para a renovação e expansão da frota de cabotagem, com elaboração de plano mais detalhado, considerando-se os aspectos seguintes:

- a) capacidade atual da frota;
- b) projeção do futuro fluxo de carga na costa brasileira — origem e destino, quantidades e tipos de carga — enfatizando-se os grandes grupos de cargas: geral e granéis, sólidos e líquidos;
- c) conjunto de linhas que melhor atendam aos fluxos de carga atual e futura, escalas e frequências;
- d) características básicas e quantificação dos navios que devem ser empregados;
- e) caráter dinâmico do planejamento.

— Adoção, a partir de 1968, dos seguintes critérios:

- a) exigências mais rigorosas quanto à classificação e vistoria dos navios;
- b) concessão de financiamentos indicados por estudos de viabilidade econômica;
- c) aplicação de recursos da Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM) somente na reforma e remodelação de navios que contem até 20 anos de operação.

— Concessão de linhas de cabotagem dentro dos critérios adotados após os estudos preconizados no item anterior e visando também à especialização das empresas.

— Início imediato de estudos objetivando ao estabelecimento de incentivos à utilização do transporte marítimo de cabotagem, tais como:

- a) legalização do pagamento do frete no pôrto de destino;
- b) financiamento ou desconto do frete a curto prazo (30 a 90 dias).

#### *Navegação Interior (Fluvial e Lacustre)*

— Início, em 1968, do levantamento mais completo do potencial de transporte de carga e/ou passageiros nas Bacias do Amazonas, do Prata, do São Francisco, do Sudeste e do Nordeste.

— Medidas iniciais, ainda em 1968, da formulação operacional do plano de navegação interior. Nesse trabalho, serão utilizados os dados existentes e os que forem sendo recolhidos nos estudos mencionados no item anterior.

— Financiamento de embarcações para a navegação interior.

— Promoção do desenvolvimento das empresas de economia mista ligadas à navegação interior.

#### c) *Medidas Econômico-Financeiras*

— Reestruturação das atividades financeiras da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, caracterizando o seu papel de órgão de fomento da renovação e expansão da frota mercante brasileira.

— Redução progressiva do valor percentual dos financiamentos relativos ao custo da construção naval e dos seus prazos, de modo a ampliar o volume de recursos do Fundo de Marinha Mercante, com maior rotatividade.

— Eliminação progressiva da disparidade entre os preços nacional e internacional da construção naval, visando à redução das subvenções.

— Motivação dos armadores para que os recursos provenientes da depreciação, incluídos no custo operacional, sejam investidos na renovação da frota.

— Programação de subvenções às sociedades de economia mista de navegação, objetivando à extinção desse auxílio até 1970.

— Manutenção dos níveis reais de fretes de modo a cobrir os custos operacionais e os de capital, segundo a política geral de preços do setor. Determinação dos níveis máximo e mínimo dos fretes, o que será possível após a implantação da padronização da contabilidade. O reajustamento dos fretes deverá ser periódico. A consolidação das empresas de navegação e a política tarifária deverão criar condições para permitir a extinção da Taxa de Renovação da Marinha Mercante.

### **II.1.2 — Setor Portuário**

Independentemente da expansão programada dos portos brasileiros, a ser estudada pelo Governo, será iniciada no período de 1968 a 1970 a reforma administrativa, econômica e financeira do sistema portuário. A reforma objetivará, inicialmente, maior descentralização das Administrações Portuárias, visando, a médio prazo, à sua plena autonomia financeira e administrativa. Nesse sentido, o Governo Federal pretende transformar as atuais Administrações em sociedades de economia mista, sempre que essa estrutura legal e administrativa se tornar viável, aumentando a participação ativa e direta dos usuários na direção desses órgãos.

O Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis será transformado em órgão especialmente encarregado da formulação de uma política geral portuária e do planejamento dela decorrente, suprimindo-se sua participação direta nos investimentos portuários, que deverão passar a ser financiados pelas próprias administrações. A reforma será gradativa a fim de permitir a implantação da reforma tarifária, condição essencial à autonomia dos portos. A tarifa portuária, ao

refletir os custos reais e remunerar adequadamente o capital investido, permitirá a efetivação do regime de autarquia nas Administrações Portuárias.

Após as medidas legais necessárias, a nova tarifa portuária será paulatinamente introduzida, precedida da apuração dos custos e dos estudos complementares, visando à fixação das taxas. Até fins de 1970, a nova tarifa deverá estar em vigor em todo o País.

Simultaneamente com a reforma tarifária, será feita a reorganização do sistema contábil dos portos com vistas à obtenção de dados realistas sobre a sua situação econômica e financeira. A contabilidade de custos será introduzida, perseguindo-se maior grau de precisão nos resultados. Um plano de contas e uma metodologia de introdução serão implementados a partir de 1968. No mesmo ano, serão iniciados experimentos em portos-pilotos para aferimento das medidas adotadas. Em 1970, os grandes portos do Brasil deverão ter em funcionamento um sistema contábil adequado e funcional.

As reformas mencionadas acima serão completadas por uma consolidação da legislação portuária e por programa de treinamento de pessoal especializado.

O plano de ação no Setor Portuário está dividido em duas partes, estabelecendo-se clara distinção entre as medidas de caráter nacional e as de caráter regional. As primeiras tratarão de reformas que atingirão todos os portos do Brasil, enquanto as segundas se limitarão à discriminação dos investimentos nos portos e hidrovias. Estudos de viabilidade econômico-financeira precederão a aplicação de recursos em obras ou compras de equipamentos.

Será objeto de atenção especial o programa já em execução, de modernização e especialização da atividade portuária, mediante construção de terminais de alta capacidade para movimentação de granéis sólidos, tais como sal, minérios, trigo, milho, carvão e fertilizantes, bem como, de terminais para cofres de carga, onde se justificarem economicamente, e a substituição dos equipamentos obsoletos de carga geral.

### II.1.3 — Setor Ferroviário

As principais medidas administrativas, destinadas à racionalização e aumento da produtividade do sistema ferroviário nacional, são as seguintes:

- a) *Consolidação do sistema nacional*
  - Unificação administrativa do Sistema Ferroviário Nacional.
  - Criação e formação de Administrações Regionais, dentro de critérios econômicos regionais.
  
- b) *Descentralização executiva*
  - Instalação de Superintendências regionais, com autonomia administrativa.
  - Estabelecimento e instalação de gerências locais.
  
- c) *Estruturação da Rede Ferroviária Nacional em bases empresariais*
  - Reorganização da RFFSA, sob os pontos de vista administrativo e operacional.
  - Reformulação da política comercial, de modo a torná-la mais flexível e ativa na conquista de mercados.
  - Reforma e atualização do Plano de Contas com vistas à introdução da contabilidade de custos.
  - Criação e instalação da auditoria contábil.
  - Reestruturação e unificação do sistema de coleta de dados estatísticos.
  
- d) *Reestruturação dos órgãos ligados ao transporte ferroviário, com eliminação de atividades e funções desnecessárias ou conflitantes.*
  
- e) *Extinção de linhas e trechos comprovadamente antieconômicos.*
  
- f) *Disciplina na aplicação de recursos.*

— Como decorrência da consolidação do sistema ferroviário, serão reformulados os programas de investimentos, visando à concentração de recursos em projetos de maior rentabilidade para o sistema nacional.

— A distribuição de recursos será regida por critérios econômicos, ressalvadas apenas as necessidades imperiosas da segurança nacional e as de caráter social imprescindíveis. O interesse da segurança nacional será definido pelo Estado-Maior das Forças Armadas.

— Nenhum projeto novo será implementado sem que sua viabilidade técnica e econômica seja devidamente comprovada.

— Nos estudos de viabilidade econômica serão considerados todos os investimentos adicionais necessários à implantação do projeto, tais como sinalização, fechamento de faixa, material rolante, pátios de estacionamento e manobras, etc.

— Os programas de investimentos incluirão a ordem de prioridade de execução dos projetos listados.

#### **II.1.4 — Setor Rodoviário**

Tendo em vista os estudos em profundidade realizados nos últimos dois anos e a experiência acumulada na execução dos programas rodoviários, serão as seguintes as principais medidas operacionais e institucionais a implementar:

##### *a) Concepção global do sistema rodoviário*

O Sistema Rodoviário Nacional será considerado globalmente, para efeito de planejamento e execução de obras, uma vez que a concepção da rede rodoviária em sistemas federal, estadual e municipal não atende à desejável otimização de resultados, tanto econômicos quanto técnicos e administrativos.

A unificação referida, que deverá eliminar atividades desnecessárias e antieconômicas e permitir a uniformização de critérios e metodologias, redundando em maior eficiência do



setor, será processada com a concentração das atividades de planejamento, normalização e fiscalização de todo o sistema num órgão central e a execução das tarefas delegadas a órgãos regionais. A delegação, no que couber, será gradativa, na medida em que os referidos órgãos regionais apresentarem condições técnicas e administrativas para recebê-la.

Em consequência do exposto, os órgãos da administração rodoviária serão reestruturados. A União (DNER) deverá caber, precipuamente, sem prejuízo de outras atividades:

- o planejamento e a função normativa;
- a supervisão e a coordenação do sistema rodoviário;
- a consolidação de informações estatísticas;
- o acompanhamento da execução física e financeira;
- a fiscalização da correta aplicação da legislação e normas pertinentes;
- o financiamento do plano rodoviário e a fiscalização do emprêgo dos recursos distribuídos.

Aos organismos regionais serão reservadas as atividades executivas, compreendendo-se como tais as de: implantação, pavimentação, restauração, conservação, melhoramento e instalações auxiliares, sinalização e policiamento e/ou patrulhamento. Inclui-se nas atribuições estaduais e municipais a adjudicação dos contratos de obras rodoviárias nas respectivas jurisdições. A organização das administrações rodoviárias estaduais e municipais deverá ser, tanto quanto possível, uniforme e padronizada.

Os estudos para reorganização dos órgãos que compõem a administração rodoviária serão iniciados ou incrementados a partir de 1968, nêles se adotando os princípios orientadores da Reforma Administrativa e aquêles que nortearam a reorganização das empresas e autarquias de transporte, consubstanciados nos Decretos-Leis números 5, de 4-4-66, 122, de 31-1-67 e 200, de 25-2-67, assim como nas "Diretrizes de Governo" e neste "Programa Estratégico".

b) *Reformulação do atual sistema de tributação dos usuários das rodovias e pesquisa de outras fontes de receita*

O atual sistema de tributação dos usuários deverá ser revisto, principalmente, no que se refere à disparidade existente entre o óleo diesel e a gasolina, que redundam em um subsídio indireto pago pelo Governo aos veículos rodoviários de carga pesados. O usuário deverá pagar o custo da infraestrutura rodoviária provida pelo Governo, dentro da orientação geral da política de preços.

Os recursos para a execução dos planos rodoviários são oriundos, atualmente, do Fundo Rodoviário Nacional, de empréstimos externos e internos (Obrigações Reajustáveis do Tesouro), da contrapartida nacional dos financiamentos externos (Orçamento da União), das contribuições de órgãos de fomento do desenvolvimento regional (SUDAM, SUDEN, etc.), destinados à construção e melhoramento de rodovias nas áreas de atuação desses órgãos, das contribuições de órgãos eventualmente interessados em certas ligações rodoviárias (como o GERCA, o Fundo do Trigo, o INDA, o IBRA, etc.), e outras eventuais.

A própria circunstância de se ter recorrido sempre a créditos especiais, a empréstimos e a dotações orçamentárias federais demonstra a inviabilidade de se construir a rede rodoviária do País somente com a contribuição do Fundo Rodoviário Nacional. Atente-se, ainda, para o fato de que tendem a avultar sobremaneira, de ano para ano, os problemas de conservação e restauração da rede rodoviária, principalmente da pavimentada.

Há, destarte, necessidade de se obterem outras fontes de receita, como a "contribuição de melhoria", "taxas rodoviárias" e mesmo o "pedágio", este somente em rodovias bloqueadas ("auto-estradas", "free-ways", ou "express-ways") ou obras de arte especiais. Simultaneamente, está sendo tentada a obtenção de maior volume de recursos externos, em condições satisfatórias.

c) *Realização de estudos de viabilidade, execução de anteprojetos completos e aperfeiçoamento de obras*

Dentro do objetivo de melhorar substancialmente a programação do setor, serão realizados, no caso de cada obra, os indispensáveis estudos de viabilidade técnico-econômica e projetos finais de engenharia, antes de iniciar-se a construção de qualquer trecho rodoviário.

O sistema atual de execução de obras será aperfeiçoado, técnica e administrativamente, a fim de melhorar a qualidade e reduzir os custos, tanto de construção quanto de conservação (das rodovias) e manutenção (dos veículos) .

d) *Consolidação da legislação*

Será necessário completar a legislação em vigor com as regulamentações correspondentes, assim como proceder ao aceleração da conclusão de estudos, o que possibilitará a publicação dos instrumentos legais referentes a assuntos pendentes de solução. Em especial, a legislação referente ao Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Gasosos e Fundo Rodoviário Nacional deverá ser consolidada.

e) *Levantamento de estatísticas de tráfego*

Elemento importante na determinação do benefício-custo, o movimento do tráfego nas rodovias brasileiras deverá ser apurado de forma exata e sistemática. Deverão ser compiladas, de modo padronizado, estatísticas periódicas e constantes do volume de tráfego, acidentes, transportes coletivos e de carga, e de origem e destino (O&D).

f) *Realização do cadastro das rodovias*

A fim de manter sempre atualizada a situação do sistema rodoviário nacional, deverá ser realizado, de modo uniforme, o Cadastro das Rodovias, que fornecerá a extensão das redes por classe, jurisdição, tipo de pista de rolamento e outras características essenciais de interesse para a estatística e para os estudos e planejamento futuros.

### **II.1.5 — Setor de Transporte Aéreo**

Considerando a extensão territorial do País, a importância do transporte aéreo transcende a sua pequena participação quantitativa no total da demanda dos serviços de transporte. As diretrizes e medidas a serem adotadas são as seguintes:

- a) elaboração de projetos e análises de caráter técnico e econômico antes da execução de obras, compra de equipamentos e estruturação de linhas;
- b) estabelecimento do sistema, já iniciado, de contribuição pelo uso das instalações dos aeroportos e dos serviços de apoio à navegação aérea;
- c) operação integrada, através da coordenação dos serviços atuais e futuros das várias empresas, e conseqüente redução dos custos;
- d) eliminação gradativa dos subsídios governamentais indiretos à aviação civil;
- e) supressão gradativa das subvenções governamentais às empresas de transporte aéreo comercial.

## **II.2 — Programa de Investimentos e Metas Estratégicas**

### **II.2.1 — Visão Global do Programa**

Os investimentos em Transportes para o triênio 1968/1970, objetivando principalmente a expansão e racionalização do sistema são apresentados nos Quadros I e II por subprograma e por fontes de recursos. Tais investimentos atingem um montante de NCr\$ 6.849 milhões (a preços de 1969). A média anual dos investimentos, cerca de NCr\$ 2.283 milhões comparada com a de 1967, em termos reais, representa um acréscimo de cerca de 90%.

**QUADRO I**  
**INVESTIMENTOS POR SUBPROGRAMA**

NCr\$ milhões de 1969

SUBPROGRAMA	ANO			1968/1970	
	1968	1969	1970	Valor	Compo- sição%
Rodovias.....	938,3	1 215,9	1 288,0	3 442,2	50,3
Ferrovias.....	373,3	484,9	498,6	1 356,8	19,8
Portos e Vias Navegáveis.	111,6	185,7	204,1	501,4	7,3
Marítimo e Fluvial.....	345,0	597,0	335,8	1 277,8	18,7
Aéreo.....	91,4	90,6	98,4	270,4	3,9
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 8 ,6</b>	<b>2 57</b>	<b>2 424,9</b>	<b>6 848,6</b>	<b>100,0</b>

**QUADRO II**  
**RECURSOS POR FONTES**

NCr\$ milhões de 1969

FONTES DE RECURSOS	ANO			1968/1970	
	1968	1969	1970	Valor	Compo- sição%
Orçamentários.....	420,4	375,9	304,3	1 100,6	16,1
Fundos Vinculados.....	839,6	1 040,8	990,5	2 870,9	41,9
Recursos próprios.....	26,5	61,9	56,7	145,1	2,1
Outros recursos internos..	406,1	561,0	823,4	1 790,5	26,2
Recursos externos.....	157,0	534,5	250,0	941,5	13,7
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 8</b>	<b>2 574,1</b>	<b>2 424,9</b>	<b>6 848,6</b>	<b>100,0</b>

A distribuição das aplicações pelos vários meios de transporte apresenta, logo abaixo do transporte rodoviário, com 50% do total, a participação do conjunto navegação — sistema portuário, com cerca de 26%. Comparando a média anual dos investimentos no conjunto pôrto-navio para o triê-

nio 1968/1970 com períodos anteriores (1960/1965, por exemplo) observa-se um acréscimo de cerca de 160%. Pretende-se com isto expandir substancialmente a participação brasileira na navegação de longo curso, assim como inverter a tendência historicamente observada de queda acentuada no transporte de cabotagem com prejuízos para a economia como um todo. Por outro lado, para que o objetivo possa ser atingido, isto é, para que se possa recuperar a confiança do usuário neste tipo de transporte, é necessário melhorar a operação portuária, devolvendo ao pôrto o seu verdadeiro papel de elo de ligação entre o navio, meio de transporte e a zona por êle servida.

Serão a seguir analisados, separadamente, os vários sub-programas e suas Metas Estratégicas.

## II.2.2 — Transporte Marítimo e Fluvial

O programa coordenado pela Superintendência Nacional da Marinha Mercante é apresentado a seguir, nas fontes de recursos:

### SUNAMAM

#### RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO PERÍODO 1968/70

NCr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	69,3	57,1	98,8	225,2
Fundos Vinculados.....	184,7	149,0	118,3	452,0
Recursos próprios.....	26,5	61,9	56,7	145,1
Outros recursos internos.....	51,7	42,5	62,0	156,2
Recursos externos.....	12,8	286,5	—	299,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>345,0</b>	<b>597,0</b>	<b>335,8</b>	<b>1 277,8</b>

## INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS PRIORITÁRIOS	1968	1969	1970	TOTAL
24 Liners.....	104,7	284,8	205,3	594,8
11 Cargueiros.....	20,0	115,8	91,3	227,1
Graneleiros .....	64,6	68,3	16,5	149,4
2 Navios Tanques.....	9,1	4,0	—	13,1
Navegação Interior.....	9,6	16,5	22,7	48,4
Outras Obras em Construção.....	124,0	81,6	—	205,6
Novas Contratações.....	2,7	26,0	—	28,7
Cia. Reparos Navais Costeira.....	10,3	—	—	10,3
<b>TOTAL.....</b>	<b>345,0</b>	<b>597,0</b>	<b>335,8</b>	<b>1 277,8</b>

O programa de construção naval representa verdadeiro salto em relação a períodos anteriores. Envolvendo investimentos no triênio de NCr\$ 1.278 milhões, é composto de um conjunto de embarcações contratadas em período anterior a agosto de 1967 e das contratadas após aquela data, isto é, os 24 "liners" para o Longo Curso e os 11 navios para a Cabotagem que representam uma produção anual média dos estaleiros de cerca de 260.000 TDW.

Os programas serão a seguir detalhados, cabendo acrescentar à lista o programa de construções para a navegação interior.

1) *Construções em andamento, contratadas em data anterior a agosto de 1967:*

a) Quatro (4) navios cargueiros (carga geral) para o tráfego de longo curso com porte de 12.000 TDW cada um. Destinados a empresas particulares de navegação. Entrega provável em 1968.

b) Três (3) graneleiros de 18.100 TDW cada um, parte de uma encomenda de 5 dos quais 2 já foram entregues. Seu

emprego tanto poderá ser no longo curso como na cabotagem. Entrega provável durante 68/69. Destinam-se a empresas privadas.

c) Dois (2) graneleiros de 23.000 TDW cada um, para o tráfego de longo curso (trigo, carvão etc.). Entrega provável em 1969, para empresa privada nacional.

d) Quatro (4) navios frigoríficos de 4.300 TDW cada um, destinados também a empresas privadas e que serão empregados no tráfego de frutas com a Argentina e eventualmente na cabotagem. Entrega em 68/69.

e) Um (1) rebocador de alto mar de 2.200 BHP, que iniciará a operação de um conjunto rebocador-barcaça (esta última de cerca de 11.000 t) na costa brasileira por empresa privada, no transporte de granéis (carvão, minérios, etc.). Entrega provável em 1968.

f) Quatro (4) navios cargueiros de 6.500 TDW cada um, em construção para uma empresa privada, que serão usados no tráfego Rio-Santos-Portos do rio Amazonas e possivelmente na linha portos amazônicos/América do Norte e/ou Europa. Entrega em 68/69.

g) Oito (8) navios cargueiros de 3.040 TDW cada um, para a navegação de cabotagem. Entrega provável em 68/69. Pertencem a empresas privadas.

h) Três (3) navios tanques para óleo vegetal (2 de 2.500 TDW) que serão principalmente empregados no transporte de óleo vegetal de São Luís do Maranhão para o Sul. Atualmente este transporte é feito por navios estrangeiros afretados. Entrega provável em 1968/69.

i) *Em construção para o Serviço de Navegação da Baía do Prata (SNBP)*. Cinco (5) navios currais para o transporte de gado na região de Mato Grosso. Entrega provável em 1968. Um (1) comboio integrado (1 empurrador de 1.170 BHP e 6 chatas de 500 TDW cada uma) para o transporte de minério de manganês de Corumbá para Buenos Aires.

j) *Companhia de Navegação do São Francisco (CNSF)*  
Três (3) rebocadores de 1.350 BHP cada um.



Duas (2) lanchas de passageiros para 260 pessoas. Entrega em 68/69.

k) Cinco (5) chatas para o transporte de sal em Areia Branca e Macau de 200 TDW cada uma. Entrega em 68/69.

l) Dois (2) rebocadores de 1.200 BHP. Entrega em 1968/69.

m) Um (1) rebocador de 280 BHP para operar na Amazônia.

2) *Contratos após agosto de 1967:*

a) *Vinte e quatro (24) navios de 12.000 TDW cada e 21 nós de velocidade.* Para o tráfego de longo curso. Entregas a partir de 1960.

b) Onze (11) navios de 5.000 TDW para a cabotagem. Encomendados por um consórcio de 13 companhias privadas — (LIBRA). Entrega a partir de 1970.

c) Programa de construções para a navegação interior a ser implementado para as Bacias do São Francisco, Prata e Amazonas e Baía da Guanabara. A entrega de tôdas as embarcações será feita dentro do período.

### II.2.3 — Portos e Vias Navegáveis

A programação de investimentos em portos (e vias navegáveis) é resumida nos quadros seguintes:

#### D N P V N

#### RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO PERÍODO 1968/70

NCr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	30,7	30,2	30,2	91,1
Fundos Vinculados.....	39,7	69,0	81,1	189,8
Outros recursos internos.....	15,5	57,5	54,0	127,0
Recursos externos.....	25,7	29,0	38,8	93,5
<b>TOTAL.....</b>	<b>111,6</b>	<b>185,7</b>	<b>204,1</b>	<b>501,4</b>

## INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
I) <i>PROJETOS PRIORITÁRIOS</i>	93,6	163,4	159,1	416,1
Pôrto de Itaqui.....	6,7	6,9	4,5	18,1
Eclusas de Boa Esperança.....	2,7	8,0	5,4	16,1
Pôrto de Mucuripe.....	3,9	6,0	6,8	16,7
Pôrto de Cabedelo.....	0,4	0,5	2,2	3,1
Pôrto de Recife.....	9,4	14,5	10,2	34,1
Pôrto de Maceió.....	4,9	10,8	3,2	18,9
Pôrto de Salvador.....	4,0	6,7	2,0	12,7
Pôrto de Vitória.....	0,3	1,5	2,7	4,5
Pôrto do Rio de Janeiro.....	12,1	15,8	18,0	45,9
Pôrto de Angra dos Reis.....	1,8	1,8	1,9	5,5
Pôrto de Santos.....	3,0	13,1	17,8	33,9
Pôrto de Paranaguá.....	5,6	18,4	18,1	42,1
Canalização do Rio Tietê.....	2,3	12,7	18,2	33,2
Pôrto de São Francisco do Sul....	—	1,3	2,0	3,3
Pôrto de Itajaí.....	—	0,4	0,6	1,0
Pôrto do Rio Grande.....	4,3	4,9	3,6	12,8
Pôrto de Pôrto Alegre.....	0,9	4,2	2,7	7,8
Pôrto de Belém.....	2,1	10,4	7,5	20,0
Guindastes de pórto.....	24,9	17,6	21,0	63,5
Obras diversas.....	2,4	2,1	4,8	9,3
Portos Fluviais.....	0,3	1,2	1,2	2,7
Melhoramentos em vias navegáveis	1,6	4,6	4,7	10,9
II) <i>OUTROS PROJETOS</i> .....	18,0	20,3	42,7	81,0
III) <i>ESTUDOS E PROJETOS DE ENGENHARIA</i> .....	—	2,0	2,3	4,3
IV) <i>TOTAL</i> .....	111,6	185,7	204,1	501,4

Visando à recuperação da operação portuária, o Governador investirá no triênio recursos da ordem de NCr\$ 500 milhões substancialmente acima de períodos anteriores. Dentre as metas estratégicas mais importantes cumpre destacar as seguintes:

1) *Implementação dos Planos Diretores dos portos do Rio de Janeiro, Santos e Recife e estudos de viabilidade e planos diretores para os portos de Manaus, Belém, Mucuripe, Cabedelo, Salvador e Vitória.*

2) *Construção de novos portos e ampliação de portos existentes.*

a) Construção de 400 metros de cais acostável em Itaquí, com investimentos da ordem de NCr\$ 18 milhões.

b) Construção do Pôrto de Ilhéus-Malhado, com investimentos da ordem de NCr\$ 22 milhões.

c) Construção do nôvo pôrto de Maceió, com mais de 200 metros de cais acostável.

d) Construção de 840 metros de cais em Santos.

e) Construção de pier petroleiro e aumento do cais em 400 metros em Paranaguá.

3) *Construção de terminais especializados. A construção de terminais de embarque tomará grande impulso, destacando-se:*

a) *Construção de Terminais Salineiros em Macau e Areia Branca* — Isso determinará o aumento de embarque diário de sal, de 800 toneladas para 1.200 toneladas por hora, em média, com possibilidade de redução substancial do preço nos centros de consumo.

b) *Construção de Terminais Açucareiros em Recife e Maceió* — Isso ocasionará redução do tempo de embarque, de 13 a 17 dias, nos portos de Recife e Maceió, para 1 dia apenas, com possibilidade de redução de 15% no custo operacional do transporte.

c) *Construção de Terminal de Embarque Mecanizado de Cacau em Ilhéus* — Redução de 70% no custo operacional do embarque.

d) *Construção de Terminais para Embarque de Milho, em Santos e Paranaguá.*

e) *Construção de Terminal para descarga de trigo em Santos, Paranaguá, Salvador e Mucuripe (Fortaleza).*

## II.2.4 — Transporte Ferroviário

Apresentam-se a seguir os programas da Rêde Ferroviária Federal e do Departamento Nacional de Estradas de Ferro:

R F F S A

### RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO

PERÍODO 1968/70

NCr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	96,2	86,0	82,2	264,4
Fundos Vinculados.....	154,4	225,9	255,5	626,8
Financiamentos Internos.....	12,7	71,4	70,7	154,8
<b>TOTAL.....</b>	<b>254,3</b>	<b>383,3</b>	<b>408,4</b>	<b>1 046,0</b>

### INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTA
<b>I) PROJETOS PRIORITÁRIOS</b>	<b>108,2</b>	<b>218,8</b>	<b>197,6</b>	<b>524,5</b>
Melhoramentos de Traçado:				
Variante Campos Elíseos — Ambaí	0,2	0,4	0,3	0,9
Divinópolis — Costa Pinto.....	0,7	—	—	0,7
Lins — Araçatuba.....	3,2	12,1	5,3	20,6
Pedras Altas, Sta. Maria, Canabarro e Jaguari — Santiago..	6,2	3,3	1,8	11,3
Remodelação de Via Permanente:				
Diversas Unidades de Operação..	34,4	60,5	56,9	151,8
Aparelhamento de Terminais, Pátios, Desvios, Estações e Armazéns:				
Diversas Unidades de Operação..	3,8	6,1	22,1	32,0
Comunicações, Licenciamento, Eletrificação e Sinalização.....	14,6	26,9	36,1	77,6
Material Rodante e de Tração..	31,9	93,7	59,0	184,6
Oficinas e Depósitos.....	4,6	6,2	6,1	16,9
Oleoduto Santos — Jundiá.....	8,6	9,6	3,0	21,2
Assentamento de Bitola Larga na Ligação Campos Elíseos — Ambaí	—	—	6,9	6,9
<b>II) OUTROS PROJETOS.....</b>	<b>14,8</b>	<b>59,8</b>	<b>74,4</b>	<b>128,8</b>
<b>III) ENCARGOS DE FINANCIAMENTO</b>				
a) Por conta da RFFSA.....	35,1	38,9	54,3	128,3
b) Por conta do Tesouro Nacional..	96,2	86,0	82,2	264,4
<b>SUBTOTAL.....</b>	<b>131,3</b>	<b>124,9</b>	<b>136,5</b>	<b>392,7</b>
<b>IV) TOTAL.....</b>	<b>254,3</b>	<b>383,3</b>	<b>408,4</b>	<b>1 046,0</b>

**DNEF**  
**RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO**  
**PERÍODO 1968/70**

Ncr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	116,5	88,5	76,7	281,7
Outros Recursos Internos.....	2,5*	13,1**	13,5**	29,1
<b>TOTAL.....</b>	<b>119,0</b>	<b>101,6</b>	<b>90,2</b>	<b>310,8</b>

\* Crédito Especial.  
 \*\* BNDE.

**DNEF**  
**INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO**

Ncr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
<b>I) PROJETOS PRIORITÁRIOS</b>	<b>92,8</b>	<b>81,6</b>	<b>63,9</b>	<b>238,1</b>
Itapeva — Ponta Grossa.....	—	26,1	41,8	67,9
Ponta Grossa — Eng.º Bley.....	17,9	5,4	0,3	23,6
Lages — Roca Sales.....	37,1	5,3	0,3	42,7
Roca Sales — Montenegro.....	13,9	2,4	0,3	16,6
Uberlândia — Araguari.....	6,0	10,8	7,6	24,4
Água Boa — Cianorte.....	1,4	3,1	0,3	4,8
Jundiapéba — Ribeirão Pires.....	8,6	20,0	0,3	28,9
Brasília — Pires do Rio.....	—	—	0,9	0,9
General Luz — Montenegro.....	—	1,0	0,3	1,3
Maíra — Lages.....	—	—	1,8	1,8
Unificação e Remodelação Subúrbios da GB.....	7,2	4,0	9,8	21,0
EFSLT — Porto de Itaquí.....	0,5	3,5	0,2	4,2
<b>I — OUTROS PROJETOS.....</b>	<b>26,4</b>	<b>18,4</b>	<b>9,7</b>	<b>54,5</b>
<b>III) ESTUDOS E PROJETOS DE ENGENHARIA.....</b>	<b>—</b>	<b>1,8</b>	<b>16,6</b>	<b>18,2</b>
<b>TOTAL.....</b>	<b>119,0</b>	<b>101,6</b>	<b>90,2</b>	<b>310,8</b>

Os investimentos da RFFSA destinam-se, em sua quase totalidade, a elevar a produtividade e manter a rede em funcionamento, por meio de recuperação e aquisição de matéria rodante, melhoramento de traçado, remodelação de via permanente, etc.

Do total de investimentos do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, mais da metade, cêrca de NCr\$ 180 milhões no triênio, se destinam ao término dos trechos que integram o Tronco Sul, cuja abertura ao tráfego se verificará no período.

Os maiores resultados no aumento de eficiência do sistema ferroviário, todavia, dependem de medidas administrativas e financeiras, na forma anteriormente indicada, com as quais se pretende o soerguimento do parque ferroviário e a eliminação de seus *deficits*. São elas as seguintes, principalmente:

- Consolidação dos sistemas ferroviários.
- Reformulação do Plano de Contas da RFFSA.
- Reformulação da Política Tarifária.
- Supressão de trechos e linhas antieconômicas.
- Implantação de uma nova política comercial e operacional.
- Reestruturação do Quadro de servidores, dimensionando-o de acôrdo com as reais necessidades.

### II.2.5 — Transporte Rodoviário

A programação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem está sintetizada a seguir:

D N E R

#### RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO PERÍODO 1968/70

NCr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	72,2	92,9	—	165,1
Fundos Vinculados.....	426,3	530,6	455,2	1 412,1
Recursos Próprios.....	—	—	—	—
Outros Recursos Internos.....	323,7	376,5	623,2	1 323,4
Recursos Externos.....	116,1	215,9	209,6	541,6
<b>TOTAL.....</b>	<b>938,3</b>	<b>1 215,9</b>	<b>1 288,0</b>	<b>3 442,2</b>

**INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO**

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
<b>I) PROJETOS PRIORITÁRIOS:</b>	<b>607,9</b>	<b>818,3</b>	<b>650,9</b>	<b>2.077,1</b>
<i>BR-040</i>				
Belo Horizonte — Sete Lagoas...	1,2	10,5	9,0	20,7
<i>BR-060</i>				
Div. GO/MG — Uberlândia....	1,7	6,2	4,5	12,4
<i>BR-101</i>				
Maceió — Div. AL/SE.....	9,6	24,1	16,6	50,3
Ponte s/o Rio São Francisco...	0,8	11,6	9,4	21,8
Div. AL/SE — Div. SE/BA...	18,4	12,2	8,5	39,1
Div. SE/BA — Esplanada.....	2,9	2,0	1,8	6,7
Entroncamento BR-324 — Div. BA/ES.....	24,4	38,8	53,0	116,2
Div. PR/SC — Florianópolis...	15,0	23,0	9,9	47,9
Florianópolis — Div. SC/RS...	43,6	27,8	27,0	98,4
Div. SC/RS — Osório.....	8,1	1,7	0,9	10,7
<i>BR-116</i>				
Fortaleza — Div. CE/PE.....	65,4	95,0	37,9	198,3
Div. CE/PE — Div. PE/BA...	6,3	13,8	15,5	35,6
Div. PE/BA — Feira Santana..	16,1	9,2	4,1	29,4
Estância Velha — Canoas.....	—	1,7	—	1,7
Pelotas — Jaguarão.....	5,2	6,3	2,2	13,7
<i>BR-135/316</i>				
São Luís — Terezina.....	12,3	29,9	15,3	57,5
Montes Claros — Curvelo.....	4,6	7,8	9,8	22,2
<i>BR-163</i>				
Frutal — Ourinhos.....	9,5	8,5	7,2	25,2
<i>BR-163</i>				
C. Grande — R. Brilhante....	8,3	10,4	4,5	23,2
<i>BR-222</i>				
Fortaleza — Piri-piri.....	12,7	5,8	10,2	28,7
<i>BR-230</i>				
Campina Grande — Pombal...	9,2	22,4	12,6	44,2
Pombal — Entroncamento BR-116.....	2,3	6,9	13,5	22,7
<i>BR-232</i>				
Recife — Salgueiro.....	31,1	60,1	41,9	133,1
<i>BR-262</i>				
Vitória — Div. ES/MG.....	23,0	28,3	15,3	66,6
Div. ES/MG — Realeza.....	10,3	8,6	1,8	20,7
Realeza — Monlevade.....	8,1	5,2	18,0	31,3
Betim — Uberaba.....	45,4	29,7	21,6	96,7

## INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

(continuação)

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
<i>BR-265</i> Lavras — S. J. Del Rey.....	5,2	6,9	7,6	19,7
<i>BR-267</i> Pôrto XV — BR-163.....	13,3	14,9	8,1	36,3
<i>BR-277/378</i> Ponta Grossa — Foz Iguaçu... Paranaguá — Curitiba.....	68,1 6,6	72,1 3,2	2,2 3,2	142,4 13,0
<i>BR-282</i> Lajes — S. Miguel D'Oeste....	—	14,5	17,1	31,6
<i>BR-285</i> Vacaria — S. Borja.....	9,2	18,7	18,1	46,0
<i>BR-290</i> Osório — Uruguaiana.....	52,1	48,3	34,2	134,6
<i>BR-316</i> Div. PA/MA — Peritoró.....	4,4	6,4	9,0	19,8
<i>BR-316/407</i> Terezina — Picos — Petrolina..	9,0	20,7	9,5	39,2
<i>BR-324</i> Salvador — Feira de Santana..	—	—	10,1	10,1
<i>BR-354</i> Patos Minas — BR-262.....	—	4,1	8,3	12,4
<i>BR-365</i> Ituiutaba — Canal S. Simão... <i>BR-382</i> Itapetinga — Gov. Valadares..	2,3 —	4,0 9,6	7,6 29,5	13,9 39,1
<i>BR-393</i> Terezópolis — Além Paraíba... <i>BR-452</i> Rio Verde — Itumbiara.....	5,7 1,2	7,3 4,6	10,4 6,4	23,4 12,2
<i>BR-455</i> Ipatinga — BR-116..... <i>BR-468</i> Curitiba — Div. PR/SC.....	5,7 10,4	12,7 17,7	7,2 17,4	25,6 45,5
<i>BR-470</i> Blumenau — BR-116..... <i>BR-471</i> Canal São Gonçalo — Chuf....	1,2 9,2	6,5 17,4	32,1 14,6	39,8 41,2



## INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

(conclusão)

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
<i>BR-472</i> São Borja — Uruguaiana — B. Quaraí.....	5,4	6,8	3,5	15,7
<i>BR-474</i> Ponte Nova — R. Casca.....	3,4	3,8	3,4	10,6
<i>BR-476</i> São Mateus Sul — União Vitória	—	10,6	19,4	30,0
II) OUTROS PROJETOS (Incluindo Es- tudos e Projetos).....	330,4	397,6	637,1	1 365,1
TOTAL.....	938,3	1 215,9	1 288,0	3 442,2

Os investimentos no triênio, de NCr\$ 3.442 milhões, representam, traduzidos em metas físicas, médias anuais de cerca de 2.000 km de implantação de rodovias e cerca de 1.700 km de pavimentação.

Quanto à distribuição regional dos investimentos em construção e pavimentação, o quadro abaixo mostra que a Região Nordeste terá a quota mais elevada, cerca de 35%, vindo logo a seguir a Região Sul com 25% aproximadamente.

No total de NCr\$ 2.770,0 milhões do quadro abaixo não estão computados os recursos para Estudos e Projetos.

### DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DOS INVESTIMENTOS EM CONSTRUÇÃO E PAVIMENTAÇÃO DE RODOVIAS

REGIÃO	Investimento em construção e pavimentação no triênio (NCr\$ milhões de 1969)	Porcentagem total (%)
Norte.....	265,9	9,6
Nordeste.....	938,4	34,6
Centro-Oeste.....	221,6	8,0
Sudeste.....	623,3	22,5
Sul.....	700,8	25,3
TOTAL.....	2 770,0	100,0

## II.2.6 — Transporte Aéreo

O programa de transporte aéreo é apresentado a seguir:

### MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA RECURSOS PREVISTOS PARA INVESTIMENTOS NO PERÍODO 1968/70

NCr\$ milhões de 1969

FONTES	1968	1969	1970	TOTAL
Orçamento da União.....	35,5	21,2	16,4	73,1
Fundos Vinculados (Tar.+IUCL).....	43,5	66,3	80,4	190,2
Recursos Externos.....	2,4	3,1	1,6	7,1
<b>TOTAL.....</b>	<b>81,4</b>	<b>90,6</b>	<b>98,4</b>	<b>270,4</b>

### INVESTIMENTOS PREVISTOS NO TRIÊNIO

NCr\$ milhões de 1969

PROJETOS	1968	1969	1970	TOTAL
<b>I) PROJETOS PRIORITÁRIOS</b>	<b>28,5</b>	<b>48,7</b>	<b>54,8</b>	<b>132,0</b>
Aprimoramento Técnico dos Aeroportos.....	4,0	4,1	3,7	11,8
Construção do principal Aeroporto Internacional.....	0,2	4,7	3,5	8,4
Aeroporto de Manaus.....	0,1	2,5	2,3	4,9
Aeroporto de Brasília.....	—	—	11,7	11,7
Aprimoramento Técnico do Serviço de Proteção ao Voo.....	2,9	16,0	17,2	36,1
Ampl. e Reeq. Serviço Busca e Salvamento.....	—	0,2	—	0,2
Projetos do Instituto de Aeronáutica de S. José dos Campos.....	15,9	20,3	16,2	52,4
Acôrdo USAID-Projeto CONTRAP	5,4	0,9	0,2	6,5
<b>II) OUTROS PROJETOS.....</b>	<b>52,9</b>	<b>41,9</b>	<b>43,6</b>	<b>138,4</b>
<b>III) TOTAL.....</b>	<b>81,4</b>	<b>90,6</b>	<b>98,4</b>	<b>270,4</b>

Os investimentos no setor de aviação civil destinam-se em grande parte à construção, ampliação e recuperação de aeroportos e à aquisição de equipamentos de proteção ao voo, de modo a manter a infra-estrutura aeroportuária em funcionamento adequado e permitir a operação em níveis de segurança satisfatórios.

Cabe destacar, entre os vários investimentos, dois importantes estudos de viabilidade a serem empreendidos com recursos provenientes das Taxas Aeroportuárias e recursos externos. Um deles se destina a indicar o local para o estabelecimento de um Aeroporto Internacional para grandes aeronaves a jato e o outro para a construção ou ampliação do Aeroporto de Manaus.

#### SOMA DOS PROJETOS PRIORITARIOS

NCr\$ milhões de 1969

	1968	1969	1970	TOTAL
Rodovias.....	607,9	818,3	650,9	2 077,1
Ferrovias.....	200,8	300,4	261,4	762,6
Portos e vias navegáveis.....	93,6	163,4	159,1	416,1
Marítimo e fluvial.....	345,0	597,0	335,8	1 277,8
Aéreo.....	28,5	48,7	54,8	132,0
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 275,8</b>	<b>1 927,8</b>	<b>1 462,0</b>	<b>4 665,6</b>

## Capítulo III

### EVOLUÇÃO DO SETOR (\*)

#### III.1 — Características Gerais do Setor

O Setor Transportes é responsável pela geração de aproximadamente 6% do Produto Interno Bruto, conforme indicado no Quadro III. Em termos de crescimento, caracterizou-se o setor por um excepcional dinamismo no contexto do desenvolvimento recente da economia brasileira. Sua expansão foi, de um modo geral, mais rápida que a do Produto Real.

No período 1947-1952 a taxa de crescimento do setor transportes foi de 8,6%, superando as taxas de crescimento do Produto Real e de cada um dos setores de atividade isoladamente. Este é o período de realização de maciços investimentos na infra-estrutura de transportes (principalmente a partir de 1950) como consequência da identificação das deficiências no sistema de transportes como pontos de estrangulamento ao desenvolvimento nacional. Essa tendência se modifica no período 1953-1955, quando o setor cresceu a taxas menores do que as demais atividades econômicas como resultado, em parte, de uma política de contenção dos investimentos públicos.

No período 1956-1961 a taxa média de 7,2% voltou a superar a taxa de crescimento do Produto Real, sendo ultra-

---

(\*) O presente capítulo foi preparado com base nos trabalhos "O Setor Transportes na Economia Brasileira" — Maio de 1969 e "Diagnóstico Preliminar da Situação de Transportes no Brasil" — Janeiro de 1969, elaborados por Josef Barat e Alan Abouchar, respectivamente, para o Setor de Transportes do IPEA.

passada somente pelo setor industrial. Neste período, verificou-se a integração vertical da estrutura industrial brasileira e a implantação da indústria automobilística. A rápida expansão da infra-estrutura de transportes (principalmente rodoviária) procurou satisfazer às necessidades industriais do complexo Rio—São Paulo e atender o acelerado processo de urbanização.

No período 1962-1964, seu crescimento médio de 3,1% — bem abaixo do seu ritmo histórico — superou, ainda, o crescimento do Produto Real e dos setores, numa fase de estagnação da economia. Finalmente, no período 1965-1967, o setor transportes recuperou parcialmente o seu dinamismo, crescendo à mesma taxa da indústria e superando a expansão do Produto Real e dos demais setores (Quadro IV).

A participação dos investimentos nos transportes na Formação Bruta de Capital, incluídos os acréscimos na frota de veículos rodoviários de carga e 50% da frota de automóveis de passageiros, atinge a proporção de mais de 40% do total, segundo demonstra o Quadro V. Os investimentos em transportes de acordo com as diferentes modalidades e sua evolução são detalhados no Quadro VI, onde se observa a grande importância dos investimentos rodoviários em relação aos demais meios de transporte, representando, em média, para o período 1961-1966, cerca de 83% dos investimentos totais em transportes. Somente a construção e pavimentação de rodovias atingiu a proporção de 25% do total investido naquele período.

O Setor tem ainda uma significativa participação no emprego da mão-de-obra, incluindo os mais diversos níveis de qualificação. De acordo com o Censo de 1960, por exemplo, a participação da mão-de-obra empregada pelo setor, (\*) como parcela da população economicamente ativa (incluindo parte menos substancial das comunicações em geral), era da ordem de 4,8%, volume superior, por exemplo, à empregada na indústria de construção civil.

---

(\*) Mão-de-Obra empregada apenas nos serviços de transporte. Aquela empregada na construção é englobada pela Construção Civil.

Ainda do ponto de vista macroeconômico, cabe lembrar que, pelas características do setor — os serviços de transporte têm caráter intermediário, sendo absorvidos por, praticamente, tôdas as unidades produtivas — a demanda de seus serviços é influenciada pelo desenvolvimento econômico geral, pela especialização da atividade econômica no espaço e no tempo e pelas modificações estruturais na economia. Por outro lado, o setor atua, muitas vèzes, como propulsor das atividades de outros setores criando a sua própria demanda.

Apesar de sua importância fundamental para o desenvolvimento da economia brasileira, o setor transportes careceu historicamente de integração entre as diferentes modalidades. Por razões peculiares ao País, o sistema de transporte cresceu através de graves distorções na composição da demanda de seus serviços. O rodoviário, por exemplo, é responsável, atualmente, pelo atendimento de mais de 70% das toneladas-quilômetro transportadas anualmente e por cêrca de 90% do tráfego de passageiros, conforme demonstram os Quadros VII e VIII.

Este processo de substituição entre as modalidades será melhor descrito pela análise da evolução histórica e das características técnicas dos vários tipos de transporte.

### **III.1.2 — Planejamento e Coordenação dos Transportes**

O planejamento dos transportes deve ser considerado em três níveis, a saber:

- a) no nível inter-setorial, relacionado com os demais setores da economia e com o planejamento global;
- b) no nível setorial, identificando as principais relações entre as diferentes modalidades de transporte;
- c) no nível de modalidade, em função das características técnicas e dos custos da prestação dos serviços em cada modalidade.

O planejamento em nível inter-setorial envolve problemas relacionados com o atendimento da demanda e a aplicação de recursos escassos em nível de eficiência não inferior ao dos demais setores da economia. Faz-se mister, portanto,

a previsão do nível e da futura localização da demanda, devendo-se incluir os investimentos necessários ao seu atendimento num plano global de desenvolvimento.

No tocante à aplicação dos recursos, cabe lembrar que o custo dos serviços de transporte é transferido ao público como parte do custeio de outros serviços e bens. Nos países em desenvolvimento, o principal recurso — o capital — raramente reflete no preço a sua escassez. Com efeito, o capital, na maioria das vezes, não é obtido no mercado (à exceção dos investimentos em frotas de veículos), sendo proveniente de orçamentos ou de fundos governamentais. Desta forma, para que seja possível a destinação eficiente dos recursos para investimentos, é necessário que se determine qual o custo de oportunidade do capital numa economia em desenvolvimento. O custo, nesses casos, deverá situar-se acima das taxas cobradas pelo govêrno para financiar serviços públicos e abaixo daquelas que os empresários pagam por empréstimos a longo prazo. Surge daí o problema do estabelecimento de uma estrutura racional de preços, do ponto de vista econômico, tanto para os recursos destinados aos investimentos no setor quanto à rentabilidade dêste.

O planejamento no nível setorial, ou das relações entre as modalidades, é feito, em geral, sôbre a rêde existente. O que foi realizado no passado, por conseguinte, inclusive o acúmulo de distorções, constitui um dado para o planejamento. Êste deve levar em conta as alterações estruturais, o papel desempenhado pelas várias modalidades no contexto da rêde, as características técnicas específicas de cada modalidade, a capacidade instalada em relação ao atendimento da demanda, problemas de mão-de-obra, política de preços e problemas organizacionais. Tendo por base a análise dos investimentos necessários ao aumento da capacidade de atendimento ou ampliação da rêde, formula-se um programa de investimentos para cada modalidade, processo êste sujeito a correções por aproximações sucessivas. A análise dos investimentos, na qual se baseiam os programas, deve refletir, sempre que possível, uma relação favorável entre os benefícios e os custos dos projetos.

É necessária, portanto, uma visão coordenada dos vários meios de transporte notadamente do ferroviário e rodoviário, além de uma integração da política nos níveis federal, estadual e municipal para o alcance de maior integração regional. Com efeito, o acompanhamento dos custos relativos dos diferentes meios de transporte e a política tarifária dependem, além de adequada contabilização de custos no nível da empresa, de uniformidade no tratamento do problema pelas várias autoridades envolvidas, quer quanto a definições e critérios quer quanto a métodos de análise.

### **III.1.3 — O Planejamento dos Transportes no Brasil e suas Deficiências**

Além de bastante recente a experiência brasileira em planejamento global, o sistema de transportes evoluiu historicamente à margem de qualquer tipo de planejamento setorial. Somente a partir de 1965 foi iniciado o trabalho de levantamento da situação do setor, através do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes — GEIPOT — em duas fases: Fase I, compreendendo Planos-Diretores Rodoviários para quatro Estados, Plano de Ação para Ferrovias, estudos gerais sobre os portos do Rio, Santos e Recife e a navegação de cabotagem; Fase II, iniciada em 1967 e concluída em 1969, compreendendo Planos-Diretores Rodoviários para outros Estados não abrangidos pela Fase I, exceto os Estados do Amazonas, Pará, Acre e Territórios. Durante as duas fases foram também realizados estudos específicos de viabilidade técnico-econômica para determinadas rodovias, inclusive o Anel Rodoviário da cidade de São Paulo.

No que se refere ao planejamento rodoviário, os estudos do GEIPOT resultaram num programa prioritário de investimentos rodoviários referentes ao período 1969-1976, compreendendo construções a cargo de entidades federais e estaduais. Houve, inclusive, programação detalhada para investimentos ferroviários e para os três principais portos brasileiros (Santos, Rio de Janeiro e Recife).



Mesmo após iniciados os primeiros estudos com vistas ao planejamento do setor de transportes, persistiu a falta de coordenação entre os diversos órgãos, todos eles empenhados em programas próprios de investimentos. Neste nível houve a experiência precária do Plano Nacional de Viação, e seus desdobramentos por modalidade, que, a rigor, jamais teve características de plano. Na verdade, o PNV não determinou prazos de execução de investimentos nem distribuiu recursos aos mesmos.

No nível de modalidades, é conhecida a duplicação de tarefas e atribuições dos diversos órgãos que operam na mesma esfera. Isto se constituiu, evidentemente, num entrave ao aperfeiçoamento do próprio planejamento no nível de modalidade.

No processo de planejamento dos transportes deve-se evoluir para uma situação em que caiba ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral: a) a determinação das necessidades globais de serviços de transportes, dentro do contexto do desenvolvimento geral da economia; b) a coordenação dos investimentos no setor de transportes com os demais setores da economia; e c) o estabelecimento de diretrizes gerais para a análise dos projetos de investimentos.

Ao Ministério dos Transportes caberia: a) a coordenação e compatibilização dos investimentos entre as diferentes modalidades, isto é, o planejamento no nível setorial; e b) a avaliação dos méritos relativos e o estabelecimento de prioridades para os projetos específicos, isto é, o planejamento no nível de modalidade.

### **III.2 — Evolução Histórica e Situação Atual do Sistema de Transportes**

#### **III.2.1 — O Transporte Ferroviário**

##### *Evolução Histórica*

O sistema ferroviário brasileiro foi implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários. Orientadas as ferrovias do interior para

os portos na costa, o sistema ferroviário não pôde reagir aos estímulos dos intensos processos de industrialização, iniciados a partir da década de 1930.

As transformações estruturais ocorridas na economia brasileira, decorrentes da industrialização, destacaram gradualmente como elementos mais importantes no movimento geral de carga o atendimento do mercado interno.

Atrasando-se em relação às novas necessidades da demanda, resultantes do intenso ritmo de industrialização e urbanização, o sistema ferroviário já apresentava, no início da década de 1940, problemas decorrentes da inadequação de traçados e graves deficiências operacionais, que se agravaram no período da II Guerra Mundial pelas dificuldades de reposição do material rolante e equipamentos. Após o conflito, as estradas-de-ferro, que funcionavam sob o sistema de concessão e de propriedade privada, foram encampadas pelo poder público, que encampou, também, a obsolescência dos equipamentos e as deficiências operacionais da rede ferroviária.

### *Situação Atual*

As ferrovias brasileiras podem ser grupadas nos seguintes sistemas principais:

- a) Rêde Ferroviária Federal S/A (RFFSA), que possui 14 subsidiárias;
- b) Ferrovias de São Paulo, subordinadas à Secretaria de Transportes do Estado, com 7 subsidiárias;
- c) Estrada de Ferro Vitória—Minas, da Companhia Vale do Rio Doce, utilizada no transporte de minério de ferro;
- d) Ferrovias independentes, constituídas das seguintes estradas:
  - Estrada de Ferro Amapá, da “Bethlehem Steel Company”, utilizada no transporte de manganês;
  - Estrada de Ferro Tocantins, da Fundação Brasil Central.

A RFFSA possui quatro sistemas regionais: Nordeste, Centro-Sul, Centro e Sul e, como resultado de estudos iniciados em 1969, reduzirá o número de suas subsidiárias em 1970. Quanto ao sistema paulista, o Estado de São Paulo está estudando a possibilidade de fusão das 7 empresas subsidiárias num sistema integrado.

Em 1967, a Rêde Ferroviária Federal S/A compreendia uma extensão de linhas de 25.116 km (67% do total), as Ferrovias do Estado de São Paulo 5.582 km (19%) e a Estrada de Ferro Vitória—Minas, 653 km (2%).

A Rêde Ferroviária Federal S/A apresentou, em 1967, uma densidade de carga (tráfego líquido expresso em toneladas-quilômetro por quilômetro de linha) igual a 360 mil, enquanto as ferrovias do Estado de São Paulo, apresentavam, no mesmo ano, densidade de 497 mil e a Estrada de Ferro Vitória—Minas, de 11.821 mil. Tais números indicam a capacidade ociosa das ferrovias brasileiras, à exceção da Estrada de Ferro Vitória—Minas, especializada no transporte de minérios, pois densidades inferiores a 500 mil são evidentemente baixas, considerados os padrões internacionais.

Os coeficientes de tráfego das ferrovias brasileiras (despesas/receitas  $\times$  100) são igualmente insatisfatórios: 237,0 para a Rêde Ferroviária Federal S/A e 200,0 para as Ferrovias do Estado de São Paulo, exceção feita novamente da Estrada de Ferro Vitória—Minas, que apresenta o coeficiente de 101,0.

Os principais fatores aos quais pode ser atribuída atualmente a precária situação de operação das ferrovias brasileiras são os seguintes:

- a) grande número de ferrovias isoladas e mal coordenadas;
- b) custos elevados de administração;
- c) grande número de trechos, linhas e ramais antieconômicos;
- d) excessiva pressão da fôlha de pagamentos;
- e) obsolescência do equipamento;
- f) ausência de adequada contabilização de custos;

- g) política tarifária que não permite a cobertura dos custos de operação;
- h) problemas de qualificação da mão-de-obra.

Muitos desses problemas têm caráter estrutural e sua solução exige medidas a longo prazo. A curto prazo, todavia, a acumulação de deficiências na destinação passada de investimentos e na operação do sistema ferroviário traduzem-se nos *deficits* crônicos da quase totalidade das ferrovias brasileiras. O Quadro IX retrata a evolução do *deficit*, que vinha sendo aos poucos reduzido, a partir de 1964, principalmente pela supressão de ramais antieconômicos, redução das fôlhas de pagamento e eliminação gradativa do transporte gratuito. O *deficit* das ferrovias, porém, não deve ser atribuído somente à sua operação, pois elas alimentam outros departamentos do Governo e atendem a interesses de natureza social, prestando serviços gratuitos ou subsidiados. Em 1968, foi implantada nova forma de contabilização, esperando-se que, a partir de 1970, o custo desses serviços seja atribuído à repartição do Governo que se beneficia dos mesmos.

#### *Ramais Antieconômicos*

O transporte ferroviário caracteriza-se pelos altos custos de capital e pelos relativamente baixos custos de operação. Por isso mesmo, é mais apropriado ao tráfego de alta densidade como, por exemplo, o transporte de matérias-primas das minas ou dos centros de processamento para os núcleos industriais e os portos. Outra característica importante é o alto custo fixo do transporte de qualquer fluxo, o que o identifica como o mais conveniente para as grandes distâncias: maior distribuição dos custos fixos e diminuição do custo unitário do serviço.

Proporcionalmente à extensão territorial do País e à quilometragem das linhas, o transporte ferroviário apresenta, no Brasil, densidade de tráfego extremamente baixa. Isto

porque a densidade de carga se relaciona muito mais estreitamente com a magnitude e diversificação do produto gerado num espaço econômico do que com as dimensões do espaço em si e da infra-estrutura dos serviços de transporte que o beneficia.

O melhor aproveitamento das economias de escala proporcionadas pelo transporte ferroviário, portanto, impõe a concentração dos investimentos nas áreas que apresentarem maior densidade de atividade econômica, principalmente industrial. Com essa orientação, o transporte ferroviário em ligações de longa distância entre pontos de alta concentração de partidas e recebimentos de carga terá condições, inclusive, de concorrer com o transporte rodoviário.

A fim de eliminar, na administração do sistema ferroviário, o excesso de despesas, deve-se proceder à erradicação de ramais, linhas ou trechos que servem a áreas de reduzidos fluxos de carga. Cabe ressaltar que a redução de linhas nessa situação assume grande importância para o planejamento ferroviário. Por outro lado, aquelas necessárias às indústrias de bens de capital e à indústria extrativa mineral deverão ser implantadas segundo as necessidades do planejamento global com a participação das entidades setoriais interessadas no provimento de recursos. O mesmo ocorre no caso de linhas e trechos ligados ao desenvolvimento de áreas atrasadas ou a projetos locais. É conveniente assinalar que a implantação de novas linhas e trechos implicará encargos futuros de manutenção e administração para as unidades operadoras. No intuito de minimizar a acumulação de deficiências, o planejamento ferroviário deve visar à concentração de recursos em projetos de maior rentabilidade para o sistema ferroviário em conjunto.

### *Política Tarifária*

A política tarifária no Brasil baseia-se parcialmente, ainda, no "valor do serviço", ou seja, essencialmente numa forma de taxação pela qual os consumidores ou produtores de algumas mercadorias subsidiam as necessidades de trans-

porte de outros. As ferrovias cobram, em geral, tarifa mais elevada para mercadorias do que pelo transporte de certos minerais a granel, muito além do que a diferença de custos justificaria. O critério de imposição de tarifas pelo “valor do serviço” dá origem a distorções, principalmente quando permite que as tarifas sejam inferiores aos custos variáveis somente para atrair tráfego adicional. É difícil também justificá-lo, na situação mais comum, em que as tarifas são muito mais altas do que os custos variáveis, porquanto provoca a subutilização da ferrovia. Nos anos recentes verificaram-se, gradativamente, mudanças na tarifação de minerais e produtos a granel, reduzindo as distorções em relação às tarifas de mercadorias.

### *Transporte de Cargas*

A maior dificuldade enfrentada pelas ferrovias brasileiras é a falta de cargas apropriadas. Os poucos movimentos de alta densidade estão restritos a linhas isoladas ou são executados com maior eficiência por outros meios de transporte. A maior parte do “tráfego denso” é limitada a poucas linhas. O Quadro X mostra as principais mercadorias deslocadas pelo transporte ferroviário no ano de 1966. Do total das toneladas-quilômetro transportadas, o minério de ferro representou cerca de 46%. A análise da densidade relativa de algumas mercadorias isoladas e a comparação da densidade entre as diversas ferrovias demonstra claramente que a atual composição do tráfego não é a mais adequada ao transporte ferroviário (Quadro XI). Tampouco existem razões para crer que as ferrovias tenham condições de absorver adequadamente parte do atual tráfego rodoviário.

Manteve-se praticamente estagnada nos sistemas federal e paulista, a partir de 1960, a demanda de transportes de carga por ferrovia. A tonelagem anual movimentada se situa aproximadamente nos mesmos níveis há sete anos. No que se refere às toneladas-quilômetro, observam-se acréscimos reveladores de aumento na distância média do deslocamento

de cada tonelada, fenômeno êste que indica, mais uma vez, a concorrência com o transporte rodoviário nos percursos de curta distância. O tráfego ferroviário, porém, expresso em toneladas-quilômetro, tem crescido lentamente e a uma taxa inferior ao Produto Interno Bruto. (Quadros XII e XIV).

### *Transporte de Passageiros*

Verifica-se um declínio persistente no número de passageiros transportados pelas ferrovias integrantes da RFFSA e uma tendência levemente ascendente nas ferrovias paulistas (Quadro XIII). A redução do tráfego suburbano no sistema federal (Quadro XIV), que representa mais da metade do tráfego total expressado em passageiros-quilômetro, indica uma transferência maciça para os ônibus das linhas suburbanas.

Desta forma, mesmo nos casos em que ocorreram aumentos no número de passageiros-quilômetro transportados (entre 1962 e 1965), êstes foram consequência dos aumentos dos percursos médios, resultantes da concorrência rodoviária no tráfego local de passageiros. O transporte ferroviário de passageiros tem sofrido a concorrência dos ônibus interestaduais, que oferecem maior rapidez e, algumas vezes, tarifas mais baixas. Por outro lado, os serviços de ônibus melhoraram substancialmente enquanto o serviço ferroviário entrou em decadência, refletindo suas deficiências no atendimento ao público.

## III.2.2 — O Transporte Rodoviário

### *Evolução Histórica*

No Brasil, o transporte rodoviário é o mais importante no atendimento à demanda, tanto de mercadorias quanto de passageiros. Sua elevada participação nesse atendimento é, em parte, resultado da contínua acumulação de distorções na estrutura de oferta dos serviços de transporte do País a par-

tir do pós-guerra, e, também, em decorrência da conjugação de fatores peculiares ao desenvolvimento do País.

A expansão dos investimentos rodoviários deveu-se, em primeiro lugar, à sua proporção mais baixa de custos fixos relativamente às demais modalidades, possibilitando, numa economia em desenvolvimento, melhor utilização alternativa de recursos escassos. Em segundo, ao fato de os seus custos variáveis terem crescido em ritmo menor do que os das ferrovias e da navegação de cabotagem. Outro importante fator no desvio da carga para o transporte rodoviário é o movimento porta-à-porta, eliminando o transbordo e reduzindo as avarias. Além disso, o transporte é mais rápido do que as demais modalidades de transporte por superfície e pode, portanto, minimizar a imobilização de capital.

A alta participação do transporte rodoviário traduz-se na ampliação substancial da rede rodoviária total — exclusive municipal — que aumentou de 64 mil quilômetros em 1952 para 136 mil em 1966, e da frota de veículos, que incrementou no mesmo período de 590 mil para 2.080 mil unidades, significando isto uma taxa média de crescimento anual da ordem de 9,4%. O investimento rodoviário em cruzeiros novos, no período 1961-1968 e sua importância em relação ao setor podem ser depreendidos do Quadro XV. A situação da rede rodoviária em 1967 é exposta no Quadro XVI.

As rodovias federais compreendiam, em 1966, 4% da rede rodoviária total do País, as estaduais, 12% e as municipais, 83%. A extensão da rede, porém, não implica tráfego proporcional. As rodovias federais e estaduais, por exemplo, escoam tráfego muito mais intenso do que as municipais. Ainda em 1966, segundo dados do GEIPOT, o tráfego de carga foi de 84,1 bilhões de toneladas-quilômetro, distribuído em 62,7 bilhões de t/km nas média e longa distâncias e 21,4 bilhões de t/km em tráfego local. Além do mais, no tráfego local está incluído o movimento de carga em grandes cidades como o Rio e São Paulo. As rodovias federais são administradas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), as estaduais pelos Departamentos de Estradas de Rodagem (DER's) e as municipais pelas prefeituras.



O crescimento da frota de veículos, inicialmente amparado nas importações, sofreu bloqueio com a II Guerra Mundial. No final do conflito, as importações retomaram o ritmo ascendente até a implantação da indústria automobilística, que se constituiu em fator adicional de estímulo à evolução do transporte rodoviário. O Quadro XVII descreve a evolução da frota de veículos e sua composição regional.

### *Situação Atual*

A maior preferência dos usuários pelo transporte rodoviário reflete, por outro lado, um subsídio indireto concedido a essa modalidade através da distribuição do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes. O transporte rodoviário beneficiou-se com a transferência de recursos provenientes de outros setores da economia. A arrecadação do Imposto Único, com efeito, jamais representou a contribuição real do usuário das rodovias, uma vez que os consumidores de combustíveis e lubrificantes estão disseminados pelo sistema econômico e muitas vezes não se utilizam diretamente das rodovias.

Enquanto a rede rodoviária recebe para expansão e conservação 80% do total arrecadado, por exemplo, através do Fundo Rodoviário Nacional, os usuários das rodovias contribuem com apenas 70% daquele montante. Há, portanto, uma transferência de recursos dos consumidores industriais (óleos combustíveis e lubrificantes) e domésticos (gás liquefeito e querosene) para a realização dos programas rodoviários.

É conveniente assinalar que os demais setores da economia transferem, igualmente, recursos para as ferrovias, pois estas, com uma contribuição de apenas 1,6% para a arrecadação do Imposto Único em 1967, receberam uma cota de 9,4%. Mas, apesar de a drenagem de recursos de toda a economia ser muito maior e visível no caso das ferrovias — Imposto Único mais *deficits* operacionais cobertos por recursos orçamentários — o subsídio que o sistema econômico concede ao transporte rodoviário é, também, de grande magnitude, embora “invisível”.

Acrescente-se, ainda, que a distribuição do Fundo Rodoviário Nacional não guarda relação direta com os investimentos específicos ou com a utilização da rede e que o Imposto Único não faz parte de um sistema global de encargos aos usuários dos serviços de transporte em geral, e do rodoviário em particular. As distorções implícitas no programa rodoviário são, por conseguinte, significativas e representam um custo social elevado para a população brasileira.

### *Estrutura de Oferta e Preços*

O transporte rodoviário é feito num mercado que se assemelha ao competitivo no qual um grande número de companhias transportadoras, médias e pequenas empresas de carga e transportadores autônomos competem pelas diversas cargas. Os fretes, por conseguinte, variam muito em função da capacidade de atendimento da demanda por parte do transportador, da região em que opera, o estado de conservação da rodovia, da rota dominante e das variações sazonais da demanda.

Somente o transporte rodoviário de passageiro é feito sob intervenção governamental no tocante à fixação dos preços de passagem e concessão de linhas. O transporte de passageiros ocorre, em certos casos — dado o processo de concessão de linhas — sob regime oligopolista, sendo fixados os preços, em geral, das passagens com base nos custos dos serviços.

### *Planejamento Rodoviário*

Os investimentos no setor são bastante complexos, pois enfrentam as costumeiras dificuldades de avaliação de projetos de infra-estrutura, onde os critérios usuais de benefício-custo são, amiúde, insuficientes. Existe, todavia, o consenso de que nas economias em desenvolvimento os investimentos rodoviários devem ser selecionados através de opções que representem alternativas mais rentáveis de aplicação dos recursos escassos. Há, por conseguinte, necessidade de estabele-

cer prioridades para esses investimentos de acordo com suas funções econômicas específicas, ainda que os benefícios transferidos para o sistema econômico em geral, através da difusão dos benefícios diretos recebidos pelo usuário e do surgimento de economias externas, não estejam claramente definidos e nem sempre sejam passíveis de quantificação monetária.

O sistema rodoviário brasileiro preenche três funções principais:

- a) ligações interestaduais de longa distância — Sistema Federal;
- b) ligações de média e curta distância dentro do mesmo Estado — Sistema Estadual;
- c) atendimento à atividade local rural — Sistema Municipal.

A aplicação dos recursos no Sistema Federal é detalhada no Plano Nacional de Viação, o qual, no entanto, não reveste as características de plano, pois não prevê prazos de execução dos investimentos nem destinação de recursos para seu financiamento. Tampouco é nacional, pois se refere, tão somente às rodovias federais. Análogamente, nos Sistemas Estadual e Municipal, os Planos Rodoviários Estadual e Municipal, respectivamente, omitem as mencionadas características de plano. Como alternativa do Plano Nacional de Viação, foram concluídos, pelo GEIPOT, Planos Diretores Rodoviários, coordenando ligações federais e estaduais.

Como seria de esperar, a primeira fase do desenvolvimento rodoviário foi mais extensiva do que intensiva. Em consequência, identificados já os principais problemas, o planejamento futuro deverá ser regido pelos critérios de viabilidade técnico-econômica dos projetos devendo, de acordo com as necessidades do planejamento global:

- Relacionar as rodovias com projetos de desenvolvimento industrial e atividades extrativas.
- Ligar as rodovias a mercados rurais.
- Vincular as rodovias ao desenvolvimento de áreas e regiões atrasadas.
- Construir sistemas rodoviários metropolitanos.

### III.2.3 — O Transporte Marítimo e a Situação dos Portos

#### *Evolução Histórica e Situação Atual*

Os numerosos portos naturais, a concentração da população no litoral, e a importância do comércio exterior indicam que o serviço de navegação, de baixos custos, deveria desempenhar papel de relêvo no sistema de transportes. A navegação costeira, no entanto, sofreu processo de deterioração contínua, iniciado no pós-guerra, agravado pela incapacidade de o sistema de cabotagem competir com outras modalidades (principalmente as rodovias), vítima como é de deficiências operacionais crônicas. Responsável pelo transporte de cerca de 27% do total das toneladas-quilômetro em 1950, a navegação costeira tem, atualmente, sua participação reduzida a 14% (Quadro VIII).

O transporte de carga seca ao longo do litoral brasileiro sofreu declínio a partir de 1961. Decompondo-se a carga nos seus principais componentes, verifica-se que foi a carga geral a principal responsável pelo rápido declínio do volume de tráfego, ao passo que o movimento de granéis sólidos — devido à constância dos movimentos de sal e carvão — permaneceu praticamente estável (Quadro XVIII).

A situação é especialmente grave em virtude do baixo custo inerente ao transporte marítimo, cujos custos médios totais por tonelada-quilômetro foram, para o período 1958-1964, cerca de 1/4 inferiores aos custos do transporte rodoviário. Como as rotas marítimas diretas são, em média, 12% mais curtas do que os correspondentes percursos rodoviários, em distâncias equivalentes entre as principais capitais litorâneas, as despesas por viagem são, de fato, reduzidas em 1/5 dos custos de transporte por caminhão.

Entre os principais fatores que provocaram o declínio da carga seca por via marítima, destacam-se:

- 1) demora no transporte, causada pela pouca eficiência nas operações portuárias;

- 2) obsolescência da frota em uso, com utilização média que já atingiu 70% da vida útil dos navios, — cuja velocidade média é também bastante baixa — e o grande número de companhias com reduzido número de embarcações (Quadros XIX e XX);
- 3) irregularidade e falta de freqüência dos serviços;
- 4) deficiências da política trabalhista nos portos, em parte responsável pelos atrasos, aumentando os custos do transporte, impondo, em muitos casos, ônus injustificáveis aos usuários e encorajando o desvio do tráfego para a rodovia, especialmente em percursos de menos de 700 quilômetros; e
- 5) implantação do Plano Rodoviário Nacional, com grandes investimentos nas ligações longitudinais paralelas ao mar, acompanhada da criação da indústria automobilística.

### *Situação dos Portos*

A situação nos portos acompanhou, evidentemente, o processo de deterioração da navegação costeira. Assim, o número de portos, que em 1955 era 142, reduziu-se para 127 em 1967, dos quais apenas 13 apresentaram movimento anual de carga superior a 100 mil toneladas. Nesse ano, 74 portos acusaram um movimento anual inferior a 2 mil toneladas, sendo, por conseguinte, a grande maioria dos portos brasileiros insignificante do ponto de vista econômico. A redução do número de portos, por conseguinte não reflete por si mesma a queda acentuada do movimento de carga marítima em virtude da proliferação dos pequenos ancoradouros. Analisando-se, entretanto, a substancial perda de carga dos portos importantes situados nas áreas mais desenvolvidas do País, verifica-se que o colapso do sistema portuário teve reflexos imediatos sobre a navegação costeira, atuando como uma das causas mais importantes da sua desagregação. Com efeito, os portos do Rio de Janeiro e Santos foram os grandes prejudicados com perdas superiores a 50% no período de

1955/1960. Deve-se assinalar que a redução do movimento de carga geral, nos dois maiores portos do País, foi muito mais acentuada em relação aos deslocamentos para os portos situados no sul do País do que em relação aos do Norte. O colapso do sistema de navegação foi, por conseguinte, muito mais intenso no movimento de carga realizada na parte mais desenvolvida da Nação.

Atualmente, encontra-se em fase de implantação a contabilidade de custos e a revisão da política tarifária nos principais portos, pretendendo-se tornar as suas administrações mais autônomas e financeiramente viáveis. Um aspecto importante, que deverá ser levado em conta no planejamento futuro da atividade portuária, é a maior conjugação dos programas e atividades da SUNAMAM e do DNPVN, objetivando maior integração e complementaridade da operação portuária com os serviços de navegação.

### III.2.4 — O Transporte Aéreo

#### *Evolução Histórica e Situação Atual*

O transporte aéreo em linhas domésticas cresceu mais rapidamente na década de 1950 do que o transporte ferroviário ou marítimo. A partir de 1960, conforme demonstram os Quadros VI e VII, verificou-se uma inversão dessa tendência. Atualmente, o panorama da aviação civil apresenta, do ponto de vista operacional, baixo nível de produtividade do equipamento e da mão-de-obra, falta de coordenação entre as numerosas empresas e tráfego estagnado. Em função da política de investimentos seguida por essa modalidade, observa-se excessiva diversificação da frota e falta de ajustamento entre a infra-estrutura dos aeroportos e as aeronaves.

Os fatores responsáveis pela situação de estagnação foram, além do próprio quadro de inércia da economia brasileira a partir de 1960, os aumentos substanciais das tarifas e a concorrência crescente do transporte rodoviário de passageiros. É importante assinalar que as tarifas refletiam a si-

tuação irrealista do transporte aéreo, uma vez que éste era fortemente subvencionado por via indireta pela política cambial, política que facilitou a importação de equipamentos e peças sobressalentes através de taxas preferenciais. Com a reforma cambial de 1961, desapareceu essa forma de subsídio indireto, implicando nisto reajustamento tarifário que colocou a modalidade em posição menos vantajosa na competição com o transporte rodoviário.

O Quadro XXI permite uma visão global do transporte aéreo comercial brasileiro no período 1959-1967.

### III.2.5 — Comparações Entre as Modalidades (\*)

As comparações abaixo, tomando como exemplo o eixo Nordeste — Centro-Sul e referentes ao mês de junho de 1967, proporcionam uma idéia das disparidades existentes nos preços do transporte de cargas, que levam os usuários a preferir uma ou outra modalidade, dependendo do tipo de mercadoria e do fator tempo envolvido.

Tais comparações se baseiam em valores dos fretes de longa distância como foram estimados pelo GEIPOT, segundo informações vigentes em junho de 1967 (ver Quadro XXII).

Foram consideradas para o transporte rodoviário, as tarifas propostas pela Associação Nacional dos Transportadores de Carga, e as informações colhidas sobre a medida em que os fretes efetivamente cobrados são inferiores às tarifas da ANTC. Obtida a média dentro da região admitiu-se a tarifa sul-norte como o dôbro da norte-sul e a soma das duas como o dôbro da média dentro da região. Os valores dos fretes fer-

---

(\*) As comparações intermodais se restringem ao tráfego de mercadorias.

O tráfego de passageiros é excluído porque os custos do transporte de passageiros por ferrovia não são, em geral, competitivos, no Brasil, com os custos dos ônibus rodoviários, os quais oferecem inclusive maior rapidez, conforto e maior número de viagens por dia, sendo insignificante também o transporte marítimo de passageiros.

roviários foram estimados segundo os mapas de tarifas para carga geral e mercadorias, vigentes em junho de 1967. Os valores dos fretes marítimos foram estimados segundo os mapas de tarifas para carga geral.

Como as distâncias entre dois pontos são diferentes conforme a modalidade de transporte escolhida, as conclusões apresentadas no texto levaram em conta uma “distância equivalente” obtida aplicando-se um fator de conversão às várias distâncias efetivas estudadas, segundo o mesmo trabalho do GEIPOT.

As mercadorias de baixo valor unitário, excedentes na Região Nordeste, transportadas para o Centro-Sul, onde são deficitárias, em geral se aproveitam das baixas tarifas rodoviárias Norte-Sul, ou são transportadas por cabotagem ou ferrovias. Seu baixo valor unitário implica custos de tempo relativamente baixos por tonelada. Diz respeito, principalmente, a produtos agrícolas e minerais.

As mercadorias de baixo valor unitário, excedentes no Centro-Sul, são transportadas para a região, por rodovia, desta vez pagando tarifas mais altas sul-norte, como também por cabotagem ou ferrovia.

As mercadorias de alto valor unitário, transportadas do sul para a região, principalmente os artigos manufaturados, como apresentam custos de tempo relativamente altos, pagam tarifas rodoviárias mais altas sul-norte, abandonando a cabotagem ou as ferrovias, que não apresentam padrão suficientemente alto para atrair tal tipo de tráfego.

Mercadorias de valor unitário médio transportadas dentro do Nordeste, que não são nem excedentes nem deficitárias no Sul, pagam o frete rodoviário médio predominante no Nordeste.

O frete rodoviário médio por t/km corresponde, aproximadamente, ao custo de operação por t/km. As taxas pagas pelo usuário das rodovias correspondem a, aproximadamente, 19% do custo da operação. Dados fornecidos pelo GEIPOT, segundo informações colhidas nos seus estudos da Fase II,



revelam que os custos do transporte ferroviário são um pouco menores do que os fretes e os de cabotagem de 10 a 20% superiores a êstes últimos.

Após a devida racionalização das três modalidades, a política de livre opção ao usuário não deverá acarretar mudanças significativas na demanda pelos diversos meios de transporte. As rodovias continuarão a dominar pela diferença de fretes e pelas características técnicas, exceto, conforme visto acima, nas grandes distâncias e no caso de mercadorias de baixo valor unitário. Os demais meios poderão ainda oferecer transporte adicional a êsse tipo de mercadoria na medida em que proporcionarem serviços mais freqüentes, regulares e seguros, com redução da burocracia e ineficiências.

### III.2.6 — Comparações Internacionais

Os quadros e apreciações abaixo objetivam apresentar a posição relativa do Brasil, no contexto internacional, no que diz respeito às várias modalidades de transporte. Foram utilizados, para isso, alguns indicadores expressivos e recentes de cada modalidade, exceção feita apenas ao transporte por oleoduto.

As deficiências apresentadas por êste tipo de análise — dados inseguros e nem sempre os considerados mais importantes — não impedem, todavia, certas conclusões interessantes e esclarecedoras.

O Quadro XXIII, por exemplo, dado seu caráter dinâmico, indica o declínio da importância da modalidade ferroviária no transporte de carga, quase sempre em benefício da rodoviária. Note-se, também, que a tendência se verifica nos países de economia centralizada, onde o transporte ferroviário desempenha papel importante — mais de 90% do volume de carga é transportado por ferrovia — e é fortemente estimulado. A diminuição da importância provávelmente se res-

tringe, como também no caso brasileiro, às médias e curtas distâncias, onde o transporte rodoviário compete em melhores condições com o ferroviário. Com relação a êsse fato, as tendências de alongamento do percurso médio ferroviário e a de encurtamento do aquaviário, observadas no quadro, são indícios de um fenômeno que pode estar-se verificando. Por razões óbvias, o alongamento do percurso médio ferroviário se apresenta com maior nitidez em países com grande extensão territorial — como o Brasil, a União Soviética e os Estados Unidos (Quadro XXIII).

O Quadro XXIV apresenta vários índices físicos de operação ferroviária e um índice financeiro. Sobre êste último, cabe observar que dos 12 países constantes do quadro, 8 possuem ferrovias que, de modo geral, operaram naquele ano em condições financeiras adversas, sendo que três dêles — Inglaterra, Alemanha Ocidental e França — possuem sistemas ferroviários já bastante desenvolvidos. Dentre os oito, o Brasil ocupa a posição menos expressiva, com um coeficiente de exploração de cêrca de duas vêzes mais alto do que a média apresentada pelo Quadro XXIV (1,18).

Quanto à densidade média, observa-se que a posição do Brasil é superior apenas à da Argentina e da Noruega. No caso da produtividade por empregado, a posição melhora algo, sendo, inclusive, superior à da Inglaterra e Itália. Aliás, a superioridade em relação à Inglaterra, por exemplo, se verifica também em têrmos de unidades de tráfego por empregado.

As unidades de tráfego são uma tentativa de tornar comensuráveis a produção ferroviária de carga e a de passageiros. O método mais freqüentemente usado (inclusive na Europa) é o de considerar cada pass/km igual a uma t/km. As bagagens e encomendas recebem o mesmo tratamento e os animais/km são convertidos à base de seu pêso médio. A soma dos dois totais — t/km e pass/k — constitui as Unidades de Tráfego. No caso do Brasil, êste dado apresenta pro-

blemas visto que mais de 60% do tráfego de passageiros é suburbano e o total de pass/km é maior que o de t/km de carga. Assim, a comparação da situação do Brasil com a de outros países, pode ser deficiente por tratar-se de uma comparação, em grande parte, heterogênea (Quadro XXIV).

O Quadro XXV apresenta alguns índices referentes ao setor rodoviário, demonstrando que o Brasil, em matéria de habitantes por veículo, situa-se dentro da faixa ocupada pelos países latino-americanos. Infelizmente, não se possuem dados relativos a êsses países no que diz respeito às despesas rodoviárias *per capita*, o que impede um confronto mais perfeito. Os índices, de qualquer modo, apresentam o Brasil em posição bastante inferior à dos países europeus. Fato semelhante ocorre com as despesas rodoviárias por unidades de área.

A inexistência de dados mais completos sôbre a navegação interior e a impossibilidade de comparar a navegação de cabotagem brasileira com a de países europeus e latino-americanos, uma vez que esta modalidade de transporte praticamente não existe naqueles países, torna impraticável uma avaliação aproximada como a do Quadro XXVI. Os dados, porém, ainda assim, indicam a baixa utilização, por parte do Brasil, do transporte aquaviário. Demonstra, por exemplo, que o volume de carga transportada pelas vias navegáveis na França — apenas 9% do volume total de t/km naquele ano — fica um pouco aquém do volume transportado pela cabotagem no Brasil.

No tocante à movimentação de carga nos portos, nota-se, mais uma vez, que a posição ocupada pelo Brasil não é das melhores. A comparação com a França parece demonstrar tal fato, ainda mais quando se leva em conta a grande diferença na extensão territorial dos dois países (Quadro XXVI).

Finalmente, o Quadro XXVII apresenta alguns indicadores relativos ao transporte aéreo de carga e passageiros. Observa-se que o índice de aproveitamento do transporte de pas-

sageiros é, nos casos do Brasil, Canadá, Inglaterra e Colômbia, relativamente alto. Isto pode indicar a insuficiência de atendimento dos picos de demanda sazonais, dado que a relação entre poltronas oferecidas e utilizadas constitui uma média anual. Como tal, o aproveitamento médio muito elevado significa que os serviços aéreos estão despreparados para atender aos movimentos, reais e potenciais, da demanda nas estações mais favoráveis. Este problema é agravado se levado em conta o índice de aproveitamento por hora de vôo. Neste caso o Brasil e a Colômbia se situam em posição inferior à dos outros dois países — Inglaterra e Canadá. O mesmo se poderia dizer do transporte de carga, se bem que sua importância no total do volume transportado por tôdas as modalidades seja bem menor.

### III.3 — Aspectos Administrativos e Organizacionais

São os seguintes os órgãos responsáveis pela política de transporte, em suas diversas modalidades, no planejamento, execução, coordenação e aplicação, subordinados direta ou indiretamente ao Ministério dos Transportes: (\*)

*Conselho Nacional de Transportes* — incumbido, com exceção do setor aeroviário, de participar da formulação e da coordenação da política de transportes no sentido de sua melhor integração.

*Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes* — antigo GEIPOT, subordinado diretamente ao Ministro dos Transportes. Entre as suas atribuições se inclui a execução dos trabalhos complementares da Fase I do convê-

---

(\*) Um sumário das atribuições e da subordinação administrativa dos diversos órgãos com responsabilidade na formulação da política de transportes é fornecido no Quadro XXVIII. Seguem-se organogramas destes órgãos, com detalhamento especial para as suas diretorias, divisões ou departamento de planejamento.

nio assinado entre o Governo Brasileiro e o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento e daqueles previstos em sua Fase II.

*Contadoria Geral de Transportes* — cujas principais atribuições dizem respeito à partilha de fretes e despachos em tráfego recíproco (mútuo e direto) das empresas a ela filiadas e liquidação das respectivas contas, unificação dos processos desse tráfego e sua padronização, e manutenção do Instituto Ferroviário de Pesquisas Técnico-Econômicas (IFPTE). No momento, estuda-se a transferência de suas atividades e encargos para a Rêde Ferroviária Federal S/A e a incorporação do IFPTE ao DNEF.

### *Setor Ferroviário*

As entidades e autarquias públicas responsáveis por certos estágios das operações ferroviárias ou construção de novas linhas são o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), a Rêde Ferroviária Federal S/A (RFFSA), e a Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo.

Ao *Departamento Nacional de Estradas de Ferro* — DNEF, compete, como órgão de assessoramento e fiscalização, a execução da política nacional de viação ferroviária.

A *Rêde Ferroviária Federal S/A* — RFFSA, subordina-se indiretamente ao Ministério dos Transportes, dado seu caráter de empresa autônoma, cuja estrutura é semelhante, em princípio, à de uma empresa privada. É órgão de operação, e nela estão integradas as seguintes ferrovias:

- Estrada de Ferro São Luís-Terezina
- Rêde de Viação Cearense
- Viação Ferroviária do Nordeste
- Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
- Estrada de Ferro Ilhéus

- Estrada de Ferro Leopoldina
- Estrada de Ferro Central do Brasil
- Viação Férrea Centro-Oeste
- Estrada de Ferro Santos-Jundiaí
- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
- Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina
- Estrada de Ferro Santa Catarina
- Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina
- Viação Férrea Rio Grande do Sul.

#### *Setor Rodoviário*

No plano federal, o órgão encarregado da política nacional de viação rodoviária é o *Departamento Nacional de Estradas de Rodagem* (DNER). Autarquia administrativa vinculada ao Ministério dos Transportes, compete-lhe ainda celebrar acórdos e convênios de delegação de encargos com o Estados, Territórios, Distrito Federal, Municípios ou outras entidades civis ou militares, bem como, firmar contratos com entidades privadas.

#### *Setor de Navegação*

Incumbe à *Superintendência Nacional da Marinha Mercante* — SUNAMAM — a antiga Comissão de Marinha Mercante, disciplinar a navegação mercantil fluvial, lacustre e marítima quer da União, Estados e Municípios, quer de particulares, qualquer que seja a espécie da embarcação nela empregada e desde que se trate de transporte comercial próprio ou alheio, seja de carga seja de passageiros. Dentre suas atribuições figuram as atividades portuárias acessórias ou complementares da navegação e quaisquer serviços de rebo-

que, assistência e salvamento. Ainda na esfera de sua competência, cabe-lhe organizar tabelas de tráfego das embarcações, estabelecer as linhas de navegação de cada empresa ou armador; organizar as tarifas de fretes; controlar e distribuir as subvenções da União às empresas de navegação; e julgar as condições de venda e afretamento de embarcações nacionais. Na indústria de construção naval a SUNAMAM é o órgão financiador dos armadores, aplicando os recursos do Fundo da Marinha Mercante.

São subordinadas à SUNAMAM as seguintes entidades de economia mista:

- Cia. Navegação Lóide Brasileiro S/A
- Serviços de Transportes da Baía da Guanabara — STBG
- Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A — SNBP
- Cia. de Navegação do São Francisco — CNSF
- Cia. de Navegação Bahiana — CNB
- Empresa de Navegação da Amazônia S/A — ENASA
- Empresa de Reparos Navais “Costeira S/A” — ERNC

#### *Setor Portuário*

Cabe ao *Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis* — DNPVN — superintender, planejar, orientar, controlar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União. Autarquia administrativa, técnica e financeira, substitui o antigo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais.

O regime de administração das entidades portuárias, atualmente em vigor, é de diversos tipos: administração direta do DNPVN, ou por intermédio de governos estaduais, autarquias federais, sociedades de economia mista e particulares.

1) Portos administrados diretamente pelo DNPVN:

Manaus  
Natal  
Maceió  
Ilhéus  
Itajaí  
Laguna

2) Portos administrados por concessão aos governos estaduais:

Cabedelo  
Recife  
Vitória  
Niterói  
Angra dos Reis  
São Sebastião  
Paranaguá  
Antonina  
São Francisco do Sul  
Rio Grande  
Pôrto Alegre  
Pelotas

3) Autarquia Federal:

Rio de Janeiro — (Administração do Pôrto do Rio de Janeiro)

4) Sociedades de Economia Mista:

Belém — (Companhia Docas do Pará)  
Fortaleza — (Companhia Docas do Ceará)

5) Concessão a particulares:

Salvador — (Companhia Docas da Bahia)  
Santos — (Companhia Docas de Santos)  
Imbituba — (Companhia Docas de Imbituba)



## Setor Aeroviário

O Departamento de Aviação Civil, antiga Diretoria de Aeronáutica Civil (DAC), é incumbido de assegurar a consecução dos objetivos da Política Aeroespacial Nacional, no setor de aviação civil, pública e privada — comercial, particular, especializada e aerodesportiva — estudando, planejando, orientando, coordenando, controlando, incentivando e apoiando ditas atividades. É subordinado diretamente ao Ministro da Aeronáutica.

O Comando Geral de Apoio, também diretamente subordinado ao Ministro da Aeronáutica, supervisiona a área de infra-estrutura aeronáutica através do Serviço de Engenharia que implementa a construção aeroportuária e do Serviço de Rotas que controla o sistema de proteção ao vôo.

### QUADRO III

#### BRASIL — ESTIMATIVA DA RENDA INTERNA SEGUNDO SETORES DE ATIVIDADE

(Em bilhões de cruzeiros novos correntes)

ANO	RENDA INTERNA		AGRICULTURA		INDÚSTRIA		SERVIÇOS			
	NCr\$ 100	%	NCr\$ 100	%	NCr\$ 100	%	Total		Transportes e Comunicações	
							NCr\$ 100	%	Nr\$ 100	%
1939	39,6	100,0	10,2	25,7	7,7	19,5	21,7	54,8	2,6	6,5
1947	141,1	109,0	39,0	27,6	28,9	19,9	74,1	52,5	10,1	7,1
1948	166,2	100,0	46,0	27,9	35,6	21,4	84,6	51,0	11,6	7,0
1949	195,8	103,0	51,7	26,4	45,4	23,2	98,7	59,4	14,1	7,2
1950	232,7	100,0	62,1	26,7	54,6	23,5	116,0	49,8	15,3	6,6
1951	270,9	100,0	70,7	26,1	61,9	22,5	139,2	51,4	17,4	6,4
1952	337,2	100,0	84,3	25,0	60,1	23,8	172,8	51,2	21,3	6,3
1953	399,7	100,0	103,9	26,0	91,4	33,7	250,4	59,3	25,0	6,3
1954	523,4	100,0	132,2	25,2	120,3	24,7	201,0	50,1	29,3	5,6
1955	605,3	100,0	160,5	25,1	162,3	24,4	336,2	60,5	42,0	6,3
1956	811,0	100,0	192,5	22,9	207,7	24,7	439,4	52,4	60,4	7,2
1957	1 025,4	100,0	233,8	22,8	259,3	24,4	541,3	52,2	71,5	7,0
1958	1 190,5	100,0	269,2	21,7	399,2	25,0	639,1	53,3	82,0	6,8
1959	1 615,6	100,0	366,3	22,7	497,5	25,2	841,5	52,1	108,7	6,7
1960	2 243,7	100,0	598,2	22,6	564,8	25,2	1 172,7	52,2	144,0	6,4
1961	3 379,8	100,0	716,3	21,2	855,0	25,3	1 808,5	53,5	242,5	7,2
1962	5 532,6	100,0	1 233,7	22,2	1 367,6	24,7	2 891,3	52,1	377,4	6,8
1963	10 016,6	100,0	1 981,1	19,8	2 981,7	26,8	5 353,8	53,4	676,5	6,7
1964	19 092,0	100,0	4 100,2	21,5	4 902,3	25,7	10 080,1	42,8	1 223,5	6,4
1965	30 147,9	100,0	6 708,1	22,2	7 359,6	24,4	16 079,3	53,1	1 697,6	6,0
1966	42 905,4	100,0	8 186,2	19,1	11 652,0	27,2	23 007,2	53,7	2 557,2	6,9

FONTE: IBRE - FGV - Conjuntura Econômica - Outubro de 1969.

**QUADRO IV**  
**BRASIL — INDICES DO PRODUTO REAL E DE CRESCIMENTO**  
**SEGUNDO SETORES DE ATIVIDADE** (1949 = 100)

ANO	Índices do produto real	Agricultura	Indústria	SERVICOS	
				Total	Transportes e Comunicações
1947.....	87,3	89,6	81,5	89,1	79,1
1948.....	93,8	95,7	90,7	94,3	92,2
1949.....	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1950.....	106,5	101,6	111,3	107,1	109,5
1951.....	112,8	102,2	118,4	117,7	121,3
1952.....	122,0	111,5	124,3	130,4	133,0
1953.....	125,7	111,7	135,1	133,3	143,3
1954.....	138,4	120,5	146,8	147,2	165,3
1955.....	147,0	125,8	162,4	152,3	181,3
1956.....	152,6	126,7	173,6	159,4	189,5
1957.....	161,9	138,5	183,5	173,7	182,7
1958.....	177,0	141,3	213,2	183,1	193,9
1959.....	187,5	149,8	238,5	185,3	212,5
1960.....	205,7	150,1	261,4	209,4	240,3
1961.....	226,9	167,9	289,2	234,4	257,6
1962.....	238,8	177,1	311,8	242,1	270,2
1963.....	242,5	178,0	312,4	249,0	301,0
1964.....	249,6	181,3	328,5	254,1	305,8
1965.....	256,4	206,3	313,0	257,4	311,3
1966.....	269,5	199,8	319,6	272,3	331,9
1967.....	282,4	211,1	360,0	288,1	357,8

**TAXAS DE CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL POR PERÍODO**

1947/52.....	5,8%	3,7%	7,3%	6,6%	8,6%
1953/55.....	5,6%	5,1%	6,3%	5,4%	4,1%
1956/61.....	6,8%	4,8%	8,9%	6,7%	7,2%
1962/64.....	1,5%	0,8%	1,8%	1,6%	3,1%
1965/67.....	3,3%	0,8%	4,8%	3,3%	4,8%
1947/67.....	5,7%	4,2%	7,3%	5,7%	7,5%

FOUITE: IBRE - FGV - Conjuntura Econômica - Outubro de 1969

**QUADRO V**  
**PRODUTO INTERNO BRUTO, FORMAÇÃO DE CAPITAL E INVESTIMENTO EM TRANSPORTES PARA O**  
**PERÍODO 1961-1967**

(Em milhões de cruzeiros novos de 1967)

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1961-66
1. Produto Interno Bruto.....	44 674,5	47 690,4	46 565,2	56 256,6	53 706,1	55 007,1	(*) 58 307,5	297 873,0
2. Formação Bruta de Capital Fixo.....	7 716,6	7 654,8	7 476,4	7 221,2	5 753,1	7 023,4	(*) 7 346,8	43 655,2
3. Investimentos em Transportes (b).....	2 675,7	3 326,0	3 126,8	3 128,7	3 236,2	3,556 6	(*)	16 051,0
4. Relação Percentual (2) (1).....	17,2	16,3	16,5	14,3	10,7	12,8	15,6	14,4
5. Relação Percentual (3) (2).....	34,7	44,0	40,7	43,3	56,3	50,0	(*)	44,3

FONTE: IBRE — FGV e GEIPOT.

NOTAS: (a) Estimativa.

(b) Não inclui investimento em rodovias municipais nem em equipamento de construção rodoviária.

(\*) Dado não disponível.

## QUADRO VI

### INVESTIMENTO NO SETOR DE TRANSPORTES SEGUNDO AS DIFERENTES MODALIDADES PARA O PERÍODO 1961-1966

(Em milhões de cruzeiros novos de 1967 e Composição Percentual)

MODALIDADES	MILHÕES NC:§ 07							COMPOSIÇÃO PERCENTUAL						
	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1961-66	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1961-66
I) Transporte Rodoviário..	2 168,4	2 807,3	2 681,4	2 895,2	2 712,3	2 866,4	15 761,0	81,0	83,3	82,6	83,9	83,7	80,7	82,8
Construção.....	606,7	726,8	582,5	649,5	1 091,6	1 052,7	4 711,8	22,8	21,6	18,6	20,7	33,7	29,6	24,7
Automóveis (1).....	462,8	570,4	771,2	781,3	716,0	749,1	4 059,8	17,3	17,2	24,6	25,0	22,1	21,1	21,3
Ônibus e caminhões..	1 095,9	1 601,1	1 227,7	1 105,4	904,7	1 061,6	6 898,4	40,9	44,5	39,4	38,2	27,0	30,0	30,0
II) Transporte Ferrovário..	252,3	265,7	222,5	222,7	315,6	323,1	1 664,9	9,4	7,9	9,0	7,1	9,7	9,2	5,7
Construção.....	30,4	100,6	91,4	53,7	74,2	(2) 86,0	(2) 430,3	1,1	3,0	2,9	1,7	2,3	2,4	2,3
Equipamentos.....	221,9	165,1	191,1	169,0	239,4	(2) 242,1	(2) 1 238,6	8,3	4,9	0,1	5,4	7,4	6,8	6,4
III) Transporte Marítimo..	130,0	134,8	203,6	186,3	92,7	202,1	962,4	5,1	4,9	6,7	5,9	3,0	5,7	6,0
Portos.....	26,2	52,0	52,2	72,6	15,9	47,4	267,2	1,0	1,6	1,7	2,3	0,5	1,3	1,4
Navios.....	109,8	81,9	156,3	112,7	70,8	154,7	695,2	4,1	2,4	5,0	3,6	2,5	4,4	3,6
IV) Transporte Aéreo e Oleodutos.....	110,0	168,8	54,1	95,5	117,0	154,3	703,3	4,4	4,8	1,7	3,1	3,8	4,4	3,7
V) TOTAL.....	2 676,7	3 370,6	3 120,5	3 128,7	3 239,2	3 530,9	19 091,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FONTE: OEIPOT.

NOTAS: (1) 60% do valor total da produção anual.

(2) Estimativa baseada na participação média do período 1961-66.

## QUADRO VII

## TRAFEGO DE CARGA E DE PASSAGEIROS SEGUNDO AS DIFERENTES MODALIDADES PARA O PERÍODO 1950-1967

ANO	TRANSPORTE RODOVIÁRIO		TRANSPORTE FERROVIÁRIO		TRANSPORTE MARÍTIMO		TRANSPORTE AÉREO Passageiros	TOTAL	
	Carga	Passageiros	Carga	Passageiros	Carga	Passageiros		Carga	Passageiros
	Bilhões de t-km	Bilhões de Pass-km	Bilhões de t-km	Bilhões de Pass-km	Bilhões de t-km	Bilhões de Pass-km	Bilhões de t-km	Bilhões de Pass-km	
1950 .....	17,3	21,1	8,3	13,9	9,2	0,5	1,1	31,8	36,6
1951 .....	18,9	23,1	8,8	10,5	10,5	0,5	1,2	38,2	41,3
1952 .....	20,6	25,4	9,1	15,0	10,1	0,5	1,3	39,8	42,2
1953 .....	22,5	27,9	9,2	15,5	10,6	0,5	1,5	42,3	45,1
1954 .....	24,6	30,7	9,4	16,9	11,1	0,4	1,6	45,1	48,7
1955 .....	26,9	33,7	9,3	16,5	11,3	0,1	1,7	47,5	52,3
1956 .....	29,4	37,0	9,7	16,9	13,5	0,4	2,0	52,6	56,3
1957 .....	32,1	40,7	10,2	17,1	13,7	0,5	2,3	56,0	60,6
1958 .....	35,1	44,7	10,5	17,5	13,9	0,1	2,5	59,5	65,1
1959 .....	38,4	49,1	12,0	17,7	14,5	0,1	2,0	61,9	69,2
1960 .....	42,0	53,9	12,1	18,0	14,5	0,3	2,3	65,8	74,5
1961 .....	46,8	59,5	14,1	18,1	13,9	0,3	2,9	75,1	79,0
1962 .....	52,7	63,1	15,6	19,3	16,2	0,3	2,2	84,5	89,9
1963 .....	59,3	78,0	15,6	19,9	14,2	0,4	2,1	89,1	99,5
1964 .....	66,7	89,3	16,7	18,4	14,3	0,2	2,6	97,7	110,6
1965 .....	75,0	102,3	18,9	17,6	14,0	0,3	2,6	107,9	122,3
1966 .....	84,1	117,0	19,5	13,5	15,8	0,3	3,0	119,4	131,7
1967 .....	92,8	135,9	20,1	13,1	18,9	0,3	3,3	131,3	152,9

FONTE: RODOVIÁRIO : GEIPOT.

FERROVIÁRIO: Carga: GEIPOT.

Passageiros: 1950-59: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.  
1960-67: GEIPOT.MARÍTIMO : Carga: 1950-59: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.  
1960-67: GEIPOT.Passageiros: 1950-53: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.  
1961-67: Estimativas — GEIPOT.

AÉREO : Diretoria de Aeronáutica Civil — DAC.

NOTA: Os dados de carga e passageiros para as modalidades rodoviária e ferroviária no período 1951-60 foram interpolados.

QUADRO VIII

TRÁFEGO DE CARGA E DE PASSAGEIROS: COMPOSIÇÃO PERCENTUAL DAS DIVERSAS MODALIDADES PARA O PERÍODO 1950-1967

ANO	TRANSPORTE RODOVIÁRIO		TRANSPORTE FERROVIÁRIO		TRANSPORTE MARÍTIMO		TRANSPORTE AÉREO	TOTAL	
	Carga	Passageiros	Carga	Passageiros	Carga	Passageiros	Passageiros	Carga	Passageiros
1950.....	49,7	57,7	23,8	38,0	26,5	1,4	3,0	100	100
1951.....	49,3	52,1	23,0	44,0	27,7	1,1	2,7	100	100
1952.....	51,8	69,2	22,8	35,5	25,4	1,2	3,1	100	100
1953.....	53,2	61,5	21,7	34,1	25,1	1,1	3,3	100	100
1954.....	54,5	63,0	20,8	32,9	24,7	0,8	3,3	100	100
1955.....	56,6	64,4	19,6	31,5	23,8	0,8	3,3	100	100
1956.....	55,9	65,7	18,4	33,0	25,7	0,7	3,6	100	100
1957.....	57,3	67,2	18,2	28,2	24,5	0,8	3,8	100	100
1958.....	60,0	69,7	17,7	26,9	23,3	0,8	3,8	100	100
1959.....	59,2	71,0	18,5	25,6	22,3	0,6	2,9	100	100
1960.....	61,3	72,3	17,6	24,2	21,1	0,4	3,1	100	100
1961.....	62,3	74,5	19,2	22,7	18,5	0,4	2,5	100	100
1962.....	62,4	75,6	18,5	21,5	19,1	0,3	2,4	100	100
1963.....	66,6	78,4	17,5	19,1	15,9	0,4	2,1	100	100
1964.....	69,3	80,7	17,1	16,6	14,6	0,2	2,1	100	100
1965.....	69,5	83,3	17,5	14,3	13,0	0,2	2,1	100	100
1966.....	70,4	87,5	16,3	10,0	13,3	0,2	2,2	100	100
1967.....	70,4	88,9	15,3	8,8	14,3	0,2	2,2	100	100

FONTE: RODOVIÁRIO: Carga: GEIPOT.

Passageiros: 1950-59: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.

1963-67: GEIPOT.

MARÍTIMO : Carga: 1950-59: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.  
1963-67: GEIPOT.

Passageiros: 1950-63: Current Economic Position and Prospects of Brazil; IBRD 1965, Vol. II, Table 1 and 2.

1961-67: Estimativa do GEIPOT.

AÉREO : Diretoria de Aeronáutica Civil — DAC.

NOTA: Os dados de carga e passageiros para as modalidades rodoviária e ferroviária para 1951-1960, foram interpolados.

**QUADRO IX**  
**RECEITAS E DESPESAS NAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS PARA O PERÍODO 1960-1967**  
 (Em milhões de cruzeiros novos de 1967)

ITEM	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<b>REDE FERROVIÁRIA FEDERAL</b>								
RECEITAS.....	243 094	258 230	253 163	250 463	246 366	317 718	309 009	313 687
Carga.....	137 792	142 844	140 838	139 005	134 971	180 831	182 695	202 776
Passageiros.....	53 155	54 050	49 831	52 570	53 069	67 201	62 456	67 391
Outros.....	53 047	60 727	56 494	58 704	56 429	69 686	63 828	43 521
DESPESAS.....	592 372	728 711	823 130	917 483	861 215	789 067	718 052	743 013
DEFICIT.....	348 378	470 481	569 976	667 015	615 847	471 379	400 043	430 226
DESPESAS/RECEITAS.....	2,43	2,82	3,25	3,66	3,51	2,48	2,32	2,37
<b>FERROVIAS ESTADO DE SÃO PAULO</b>								
RECEITAS.....	157 390	142 162	126 786	112 815	100 204	124 185	154 091	114 734
Carga.....	84 276	80 665	70 121	59 449	49 805	76 158	71 480	62 991
Passageiros.....	20 047	24 295	22 063	21 863	20 725	26 397	61 503	27 028
Outros.....	44 067	37 202	34 602	31 703	29 674	21 630	21 048	24 724
DESPESAS.....	197 060	264 285	278 338	303 131	246 950	267 020	258 044	229 006
DEFICIT.....	39 670	122 123	161 602	190 316	146 755	142 835	103 953	114 263
DESPESAS/RECEITAS.....	1,25	1,86	2,20	2,69	2,46	2,15	1,67	2,00
<b>ESTRADA DE FERRO VITÓRIA — MINAS</b>								
RECEITAS.....	24 034	45 107	69 356	50 725	36 052	69 306	65 510	99 661
Carga.....	21 078	29 090	62 212	56 604	33 836	65 860	62 197	90 621
Passageiros.....	1 478	1 748	1 952	1 659	1 830	2 030	1 858	2 104
Outros.....	1 478	14 359	14 192	1 432	977	1 416	1 461	840
DESPESAS.....	23 116	35 454	44 289	53 356	66 441	81 143	77 853	100 213
DEFICIT.....	— 010	— 9 743	— 24 067	— 6 369	20 780	11 837	12 334	552
DESPESAS/RECEITAS.....	0,06	0,79	0,63	0,89	1,81	1,17	1,19	1,01
<b>TOTAL</b>								
RECEITAS.....	425 418	445 559	448 305	423 005	382 224	511 207	528 619	528 091
Carga.....	243 146	252 599	269 171	255 148	218 612	322 849	316 372	362 367
Passageiros.....	83 680	80 702	73 846	75 931	76 533	95 628	125 907	96 613
Outros.....	98 662	112 288	105 293	91 929	87 079	92 732	86 340	69 091
DESPESAS.....	812 547	1 028 450	1 145 816	1 273 970	1 174 615	1 137 260	1 053 049	1 073 132
DEFICIT.....	387 129	582 861	697 511	850 962	792 391	626 051	525 530	545 041
DESPESAS/RECEITAS.....	1,91	2,31	2,56	3,01	3,07	2,22	2,00	2,03

FONTE: GEIPOP

NOTA: Deficit negativo representa Superavit.

**QUADRO X**

**PRINCIPAIS MERCADORIAS DESLOCADAS PELO TRANSPORTE FERROVIARIO NO ANO DE 1966**

MERCADORIAS	T-Quilômetro (Em Milhões)	Porcentagem	MERCADORIAS	T-Quilômetro	Porcentagem
Minério de Ferro.....	8.703	45,9	Milho.....	393	2,1
Madeira.....	832	4,4	Café.....	373	2,0
Cimento.....	765	4,0	Cal Virgem.....	313	1,6
Carvão.....	693	3,7	Outros Produtos.....	5.228	27,8
Produtos de Petróleo ....	628	3,3			
Açúcar.....	558	2,9			
Produtos de Ferro e Aço.	428	2,3	<b>TOTAL.....</b>	<b>18.970</b>	<b>100,0</b>

FONTE: Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, DNEF, 1966.  
GEIPOT.

NOTA: "Outros Produtos" foi obtido pela diferença entre toneladas-km líquidas no Quadro XI e as mercadorias especificadas.



**QUADRO XI**  
**SITUAÇÃO OPERACIONAL DAS FERROVIAS BRASILEIRAS PARA O PERÍODO 1960-1967**

RÊDE FERROVIÁRIA	ANO	EXTENSÃO DA LINHA (km)	TRÁFEGO			DENSIDADE (1)		
			t-km Líquidas Carga (Milhões)	t-km Líquidas Animais e Bagagens (Milhões)	Passageiros km (Milhões) (2)	Carga 1 000	Animais e Bagagem 1 000	Passageiros 1 000 (2)
Rêde Ferroviária Federal S/A.....	1960	28 533	7 432	308	4 098	287	14	175
	1961	28 547	7 490	332	5 274	263	13	185
	1962	28 023	8 229	387	5 150	294	14	184
	1963	27 620	7 676	386	5 212	278	14	189
	1964	26 519	8 140	398	5 277	307	15	199
	1965	26 114	8 800	395	5 435	337	15	208
	1966	25 053	9 188	346	3 782	366	14	151
	1967	25 116	9 034	280	3 023	363	11	120
Ferroviária Estado de São Paulo.....	1960	6 658	2 964	377	2 237	445	67	336
	1961	6 658	2 909	269	2 291	437	40	334
	1962	6 658	2 812	235	2 605	422	38	391
	1963	6 658	3 061	212	2 662	460	32	400
	1964	6 658	2 915	242	2 529	438	36	380
	1965	6 661	3 251	268	2 513	488	40	377
	1966	6 013	3 185	220	2 317	513	37	335
	1967	6 852	2 007	173	2 546	497	30	435
Estrada de Ferro Vitória-Minas.....	1960	570	2 639	14	205	4 630	25	367
	1961	570	3 288	16	247	5 768	26	433
	1962	570	3 933	15	263	6 900	26	461
	1963	570	4 266	16	288	7 484	28	505
	1964	651	4 939	12	286	7 618	18	439
	1965	653	6 179	9	271	9 462	14	415
	1966	653	6 697	5	270	10 256	8	413
	1967	653	7 719	3	231	11 821	5	354
TOTAL.....	1960	35 811	13 053	789	7 440	364	22	208
	1961	35 743	13 694	667	7 812	353	19	219
	1962	35 251	14 974	610	8 018	425	18	227
	1963	34 848	15 003	614	8 162	431	18	234
	1964	33 828	16 020	652	8 092	474	19	239
	1965	33 431	18 239	672	8 219	516	20	246
	1966	31 759	18 970	571	6 369	597	18	201
	1967	31 621	19 600	456	5 800	622	14	183

FONTE: GEIPOT.

(1) Densidade é a relação t/km-Tráfego Líquido/km de Linha.

(2) Bônus de Interior.

**QUADRO XII**

**EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO LÍQUIDO FERROVIÁRIO DE CARGA (Excluindo Animais e Bagagem) PARA O PERÍODO 1961-1967**

DISCRIMINAÇÃO	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Participação Média no Total para o Período 1961-1967 (%)
<b>I) EM MILHARES DE TONELADAS</b>								
1 — Sistema Federal (RFFSA).....	27 490	26 194	25 145	25 929	26 631	28 341	27 596	55,9
2 — Sistema Paulista.....	10 392	10 062	11 017	10 398	11 221	10 423	9 721	21,9
3 — E. F. Vitória-Minas.....	6 867	(*) 7 905	8 379	11 966	11 906	13 287	15 140	22,2
4 — TOTAL.....	44 758	44 071	44 541	47 377	49 818	52 051	52 457	100,0
<b>II) EM MILHÕES DE TQUILÔMETRO</b>								
1 — Sistema Federal (RFFSA).....	7 409	8 229	7 676	8 146	8 806	9 188	9 034	50,2
2 — Sistema Paulista.....	2 909	2 812	3 061	2 915	3 254	3 085	2 972	18,0
3 — E. F. Vitória-Minas.....	3 288	3 933	4 266	4 959	6 179	6 697	7 719	31,8
4 — TOTAL.....	13 606	14 974	15 003	16 020	18 239	18 970	19 725	100,0

FONTES: Relatório da RFFSA.

Relatórios das empresas ferroviárias do Estado de São Paulo.

Relatório da E. F. Vitória-Minas.

(\*) Estimado.

**QUADRO XIII**  
**EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS PARA O PERÍODO 1961-1967**

DISCRIMINAÇÃO	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	Participação Média no Total para o período 1961-1967 (%)
<b>I) EM MILHÕES DE PASSAGEIROS</b>								
1 — SISTEMA FEDERAL (RFFSA)								
a) Interior.....	43,0	60,7	61,7	63,8	61,0	46,6	40,1	15,5
b) Suburbano.....	335,3	363,5	345,6	325,1	291,3	255,5	252,8	84,5
c) TOTAL.....	399,2	424,2	407,3	388,8	353,2	302,1	292,9	100,0
2 — SISTEMA PAULISTA								
a) Interior.....	21,8	28,0	27,3	25,5	25,6	25,0	26,7	56,8
b) Suburbano.....	10,0	18,1	17,1	19,0	21,9	21,6	23,7	43,6
c) TOTAL.....	14,4	46,1	44,4	45,1	47,5	47,6	50,4	100,0
3 — TOTAL (*)								
a) Interior.....	88,7	88,7	89,0	89,3	87,5	72,5	66,8	20,1
b) Suburbano.....	354,9	351,6	362,7	344,7	313,2	277,1	276,5	79,9
c) TOTAL.....	443,5	470,3	451,7	431,0	400,7	349,6	313,3	100,0
<b>II) EM MILHÕES DE PASSAGEIROS-KILÔMETRO(**)</b>								
1 — Sistema Federal (RFFSA).....	5 274	5 150	5 212	5 277	5 135	3 782	3 023	63,2
2 — Sistema Paulista.....	2 291	2 605	2 662	2 629	2 513	2 317	2 516	33,3
3 — E. F. Vitória-Minas.....	247	263	288	286	271	270	231	3,5
4 — TOTAL.....	7 812	9 018	8 162	8 092	8 219	6 369	5 800	100,0

FONTES: Relatório das Estradas do Ferro do Estado de São Paulo.  
Relatório da RFFSA.  
Relatório da E. F. Vitória-Minas.  
Anuário Estatístico do DNEF.

(\*) Excluída a E. F. Vitória-Minas, por ter tráfego de passageiros reduzido.

(\*\*) Somente os passageiros de interior.

QUADRO XIV

TRÁFEGO FERROVIÁRIO:

TONELADAS-QUILÔMETRO LÍQUIDAS (TOTAL, MINÉRIO DE FERRO E OUTROS) E PASSAGEIROS-QUILÔMETRO (TOTAL DE INTERIOR E SUBÚRBIO), PARA O PERÍODO 1961-1967

	1961		1962		1963		1964		1965		1966		1967		Taxa média de crescimento anual 1961-1967
	Milhões	%	Milhões	%	Milhões	%	Milhões	%	Milhões	%	Milhões	%	Milhões	%	
<b>TONELADAS — QUILÔMETRO</b>															
TOTAL .....	13 694	100	14 974	100	15 003	100	16 020	100	18 239	100	18 070	100	19 609	100	5,3
Minério de Ferro .....	4 197	31	4 913	33	5 208	35	6 094	38	7 568	41	8 703	48	9 280	47	12,0
Outros .....	9 497	69	10 061	67	9 795	65	9 926	62	10 671	59	10 267	51	10 380	53	1,2
<b>PASSAGEIROS — QUILÔMETRO</b>															
TOTAL .....	18 458	100	19 465	100	19 044	100	18 434	100	17 014	100	13 596	100	13 436	100	--1,6
Interior .....	7 812	42	8 018	41	8 162	43	8 092	44	8 219	47	6 389	47	5 800	43	--1,3
Subúrbios .....	10 646	58	11 447	59	10 882	57	10 342	56	8 795	53	7 207	53	7 636	57	--1,8
<b>PRODUTO INTERNO BRUTO</b>															
(Bilhões de cruzeiros de 1967).....	44 975		47 090		46 565		50 527		53 709		55 007		58 338		3,7

FONTE: Coverdale & Colpitta — Brazil Transport Survey, Vol. III-A.

**QUADRO XV**  
**FORMAÇÃO BRUTA DE CAPITAL FIXO, INVESTIMENTO EM TRANSPORTES E INVESTIMENTO**  
**EM RODOVIAS PARA O PERÍODO 1961-1967**  
 (Em milhões de cruzeiros novos de 1967)

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1961-66
1) Formação Bruta de Capital Fixo.....	7 715,6	7 654,5	7 670,4	7 221,2	5 753,1	7 023,4	(a) 7 316,8	43 038,2
2) Investimento em Transportes (b).....	2 675,7	3 370,6	3 126,5	3 128,7	3 239,2	3 550,9	(*)	19 091,8
3) Investimento em Rodovias (b).....	609,7	726,8	582,5	648,5	1 091,0	1 052,7	1 144,1	6 711,8
4) Relação Percentual (3)/(1).....	7,9	9,5	7,6	9,0	19,0	15,0	15,6	17,2
5) Relação Percentual (3)/(2).....	22,8	21,6	18,6	20,7	33,7	29,6	(*)	24,7

FONTE: GEIPOT

NOTAS: (a) Estimativa

(b) Não inclui investimento em rodovias municipais nem em equipamento de construção rodoviária

(\*) Dado não disponível.

**QUADRO XVI**  
**EXTENSÃO DA REDE RODOVIÁRIA EM DEZEMBRO DE 1967**

REGIÃO	RODOVIAS FEDERAIS km			RODOVIAS ESTADUAIS km			RODOVIAS MUNICIPAIS km			TOTAL	
	Total	Não Pavimentada	Pavimentada	Total	Não Pavimentada	Pavimentada	Total	Não Pavimentada	Pavimentada	km	Composição %
Norte.....	2 048	1 793	255	8 296	7 418	878	11 525	11 399	126	21 869	2,35
Nordeste.....	12 538	9 406	3 132	23 961	21 279	2 682	186 158	186 030	128	222 657	23,06
Centro-Sudeste.....	9 830	2 332	7 498	39 247	25 923	13 324	283 319	280 143	3 176	332 396	35,76
Sul.....	6 699	3 482	3 117	22 899	21 053	1 846	256 710	256 596	114	286 247	30,80
Centro-Oeste.....	7 644	6 702	942	19 949	19 666	283	38 512	38 500	12	66 105	7,10
<b>TOTAL.....</b>	<b>38 659</b>	<b>23 715</b>	<b>14 944</b>	<b>114 352</b>	<b>95 339</b>	<b>19 013</b>	<b>776 263</b>	<b>772 665</b>	<b>3 598</b>	<b>929 274</b>	<b>100</b>

FONTE: DNER

OBS. Sujeita a retificação.

**QUADRO XVII**  
**FROTA DE VEICULOS POR REGIÕES PARA O PERÍODO 1950-1966**

REGIÃO		1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Norte.....	A	2 087	2 202	2 477	2 628	2 907	3 008	3 078	3 976	4 138	4 735	5 724	6 783	7 620	9 639	11 701	14 582	17 527
	O	483	506	536	573	502	560	573	641	610	639	723	781	837	960	1 082	1 004	1 163
	C	1 380	1 546	1 704	1 775	1 758	2 001	2 183	2 512	2 088	2 953	3 068	3 520	3 944	4 379	4 831	5 630	5 602
Nordeste.....	A	21 290	26 612	30 659	32 229	33 816	35 533	38 059	39 272	47 642	53 511	60 814	71 873	87 092	111 241	132 023	149 307	177 530
	O	1 809	1 071	2 027	2 308	2 025	2 523	2 810	3 023	3 516	3 900	4 252	4 666	4 067	5 440	5 032	6 387	6 955
	C	16 817	19 095	19 286	19 245	20 647	21 323	23 248	24 689	28 043	30 652	34 745	36 301	37 690	43 942	47 942	51 183	54 748
Centro-Sudeste.....	A	181 032	221 917	253 610	272 740	286 800	293 689	303 048	311 414	334 086	370 505	420 749	499 477	575 382	692 628	826 005	952 975	1 038 761
	O	8 945	9 890	10 605	11 981	12 171	12 718	14 157	14 218	15 105	16 231	16 746	19 060	21 358	22 518	23 738	25 995	27 910
	C	108 030	121 406	133 864	140 126	147 757	153 008	158 344	162 260	172 446	188 322	107 487	205 333	220 343	227 334	239 076	246 213	261 042
Sul.....	A	47 051	61 202	75 020	80 216	84 963	88 855	91 891	97 802	107 104	117 183	133 557	150 885	164 031	184 423	201 876	235 943	263 531
	O	2 321	3 194	3 553	3 663	3 692	3 715	3 903	4 013	4 169	4 538	4 784	4 995	5 300	5 494	5 051	6 188	6 182
	C	28 331	34 072	41 618	43 720	41 034	49 241	50 008	64 966	59 114	65 612	71 943	70 511	82 175	85 743	89 265	94 761	103 572
Centro-Oeste.....	A	2 727	3 281	4 584	5 703	0 190	7 482	8 332	9 002	10 163	12 109	18 937	25 026	32 576	10 147	69 821	62 714	60 803
	O	196	211	252	202	270	293	339	382	534	716	1 140	1 417	1 797	2 219	2 598	3 224	3 913
	C	2 879	3 139	4 372	4 070	5 073	5 875	0 566	7 203	9 540	10 846	12 954	14 280	15 486	16 757	17 625	19 071	20 843
BRASIL.....	A	254 187	315 214	366 360	393 006	414 785	428 567	445 008	461 525	503 023	567 133	639 781	757 044	867 601	1 037 078	1 236 329	1 415 521	1 587 173
	O	14 314	15 772	17 035	18 847	19 289	19 807	21 782	22 277	24 003	26 031	27 645	30 825	34 319	36 381	39 001	42 778	46 025
	C	157 437	179 948	200 904	209 530	220 109	231 448	240 949	251 530	271 831	298 417	320 187	335 951	359 638	378 155	398 739	417 158	445 867

FONTES: IBGE.

GEIPOT.

NOTAS: A = Carros e Utilitários.

O = Ônibus.

C = Caminhões.

QUADRO XVIII

TONELADAS TRANSPORTADAS, TONELADAS-KILOMETRO E PERCURSO MÉDIO DO TRÁFEGO DE CABOTAGEM PELOS TOTAIS E ITENS ESPECÍFICOS PARA O PERÍODO 1961-1967

ITEM	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<b>1 - GRANÉIS LÍQUIDOS</b>							
Toneladas (milhares).....	3 911	6 080	6 446	6 405	6 443	7 724	9 069
Toneladas-km (milhões).....	4 937	7 708	8 202	8 653	8 633	9 652	11 942
Percurso Médio (km).....	1 347	1 325	1 272	1 351	1 340	1 250	1 317
<b>2 - GRANÉIS SÓLIDOS</b>							
Toneladas (milhares).....	1 472	1 547	1 380	1 274	1 300	1 597	1 668
Toneladas-km (milhões).....	2 736	3 014	2 716	2 723	2 277	2 730	3 282
Percurso Médio (km).....	1 890	1 948	1 969	2 137	1 752	1 709	1 968
<b>3 - CARGA GERAL</b>							
Toneladas (milhares).....	2 869	2 282	1 323	1 088	1 195	1 251	1 077
Toneladas-km (milhões).....	6 229	5 370	3 330	2 956	3 110	3 413	3 693
Percurso Médio (km).....	2 203	2 427	2 517	2 717	2 602	2 728	3 429
<b>2+3 - CARGA SÉCA</b>							
Toneladas (milhares).....	4 341	3 829	2 703	2 362	2 495	2 848	2 745
Toneladas-km (milhões).....	8 964	8 354	6 016	5 679	5 387	6 143	6 975
Percurso Médio (km).....	2 005	2 189	2 236	2 404	2 159	2 157	2 511
<b>1+2+3 - TOTAL</b>							
Toneladas (milhares).....	8 252	9 900	9 149	8 707	8 938	10 573	11 814
Toneladas-km (milhões).....	13 901	16 152	14 248	14 332	15 020	15 795	18 017
Percurso Médio (km).....	1 685	1 830	1 857	1 636	1 568	1 494	1 691
<b>SAL (*)</b>							
Toneladas (milhares).....	711	776	791	581	626	734	946
Toneladas-km (milhões).....	2 012	2 243	2 287	1 612	1 823	2 143	2 679
Percurso Médio (km).....	2 830	2 890	2 891	2 775	2 912	2 920	2 832
<b>CARVÃO</b>							
Toneladas (milhares).....	661	716	651	704	744	742	725
Toneladas-km (milhões).....	552	601	606	653	688	714	675
Percurso Médio (km).....	835	830	931	927	925	992	931

FONTE: GEIPOT — Baseado em dados da SUNAMAM usando as seguintes conversões:  
 1) de milhas marítimas usadas no cálculo do tarifas para milhas atuais 1/1,12;  
 2) de milhas marítimas para quilômetros 1/1,852.  
 (\*) Incluído em granéis sólidos e carga geral.



**QUADRO XIX**  
**DISTRIBUIÇÃO ETARIA E DE PROPRIEDADE DA FROTA MERCANTE BRASILEIRA EM TRAFEGO**  
**DE CABOTAGEM NO ANO DE 1966**

IDADE DO NAVIO	UNIDADES						PERCENTAGEM					
	Número			1 000 TDW			Número			TDW		
	Estatais	Privativos	Total	Estatais	Privativos	Total	Estatais	Privativos	Total	Estatais	Privativos	Total
0 - 5.....	7	8	15	21,3	19,0	40,3	12,7	6,0	7,9	7,7	5,6	6,5
6 - 10.....	7	13	20	32,8	31,4	64,2	12,7	9,7	10,6	11,9	9,3	10,4
11 - 15.....	4	16	20	25,0	26,3	51,3	7,3	11,9	10,6	9,1	7,7	8,3
16 - 20.....	1	25	26	7,9	48,4	56,3	1,8	18,7	13,8	2,9	14,2	9,2
21 - 25.....	29	31	60	156,5	103,3	259,8	52,8	23,1	31,7	56,8	30,4	42,2
26 - 30.....	5	5	10	19,0	2,7	21,7	9,1	3,7	5,3	6,9	0,8	3,5
31 - 40.....	—	6	6	—	10,2	10,2	—	4,5	3,2	—	3,0	1,7
41 - 50.....	—	15	15	—	51,5	51,5	—	11,2	7,9	—	15,1	8,4
51 ou mais.....	2	14	16	12,9	47,1	60,0	3,6	10,4	8,5	4,7	13,8	9,7
Desconhecido.....	—	1	1	—	0,3	0,3	—	0,8	0,5	—	0,1	0,1
<b>TOTAL.....</b>	<b>55</b>	<b>134</b>	<b>189</b>	<b>275,4</b>	<b>340,2</b>	<b>615,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

FONTE: Relatório 1966, Comissão de Marinha Mercante.

NOTA: Navios de mais de 100 TDW.

**QUADRO XX**

**NÚMERO DE COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO EM TRÁFEGO DE CABOTAGEM E O TAMANHO DE SUAS FROTAS NO ANO DE 1966**

NÚMERO DE NAVIOS NA FROTA	NÚMERO DE COMPANHIAS		NÚMERO TOTAL DE COMPANHIAS
	Estatais	Privadas	
1 .....	1	69	61
2 .....	—	12	12
3 .....	—	6	6
4 .....	1	3	3
5 .....	1	2	2
6 .....	1	3	3
7 .....	—	1	1
8 .....	—	—	—
9 .....	—	—	—
10 .....	—	—	—
11 .....	—	—	—
12 .....	—	—	—
13 .....	—	—	—
14 .....	—	—	—
15 .....	—	—	—
16 .....	—	—	—
17 .....	—	—	—
18 .....	—	—	—
19 .....	—	—	—
20 .....	—	—	—
21 .....	—	—	—
22 .....	—	—	—
23 .....	—	—	—
24 .....	—	—	—
25 .....	—	—	—
26 .....	—	—	—
27 .....	—	—	—
28 .....	—	—	—
29 .....	—	—	—
30 .....	1	—	1
TOTAL .....	5	84	89

FONTE: Relatório 1969. Comissão do Marinha Mercante.

## QUADRO XXI

## EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL BRASILEIRO — DADOS GLOBAIS PARA TODOS OS TIPOS DE AVIÕES PARA O PERÍODO 1959-1967

ESPECIFICAÇÃO	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Horas Voadas (10 <sup>2</sup> )	416,9	423,1	350,1	332,3	200,0	258,4	210,5	212,0	221,8
Quilômetros Voados (10 <sup>6</sup> )	126,1	131,0	110,9	110,3	103,3	91,0	79,6	80,7	83,2
Ass/km Oferecidos (10 <sup>6</sup> )	4 071,0	5 202,0	5 453,4	5 352,1	5 184,3	4 853,0	4 174,6	4 931,7	5 424,2
Ass/km Utilizados (10 <sup>6</sup> )	2 586,0	2 900,3	2 823,4	3 140,3	2 978,0	2 504,0	2 504,0	3 018,0	3 263,3
Aproveitamento — Pass. em %	55,3	55,8	51,2	58,8	57,5	53,5	58,0	61,8	60,2
T/km — Oferecidas (10 <sup>6</sup> )	506,0	540,1	581,3	580,1	500,2	518,0	461,8	521,3	610,3
T/km — Utilizadas (10 <sup>6</sup> )	302,0	346,5	331,9	352,1	326,8	291,6	285,6	332,7	358,8
Aproveitamento — Peso Total em %	59,0	63,1	57,1	59,8	57,4	50,2	61,0	63,8	58,8
T/km — Utilizados — Carga (10 <sup>6</sup> )	80,4	102,0	90,0	86,4	75,4	69,3	64,2	70,7	77,7
N.º Passageiros Transportados (10 <sup>6</sup> )	4 536,9	4 644,6	3 820,9	4 318,1	3 637,5	2 704,4	2 539,3	2 741,9	2 896,4
N.º de Aeronaves	295	289	260	250	260	240	231	226	221
N.º de Pousos (10 <sup>6</sup> )	314,7	297,0	250,9	239,5	240,1	207,8	174,6	160,0	158,4
Etapa Média de Voo	401	443	466	461	430	438	456	504	525
Utilização Média — Aeronaves Hs/Dia	3,97	4,00	3,63	3,61	3,05	2,88	2,60	2,57	2,62

FONTE: DAC

## QUADRO XXII

### FRETES COBRADOS POR TONELADA EM JUNHO DE 1967 SEGUNDO AS DIFERENTES MODALIDADES DE TRANSPORTES NO EIXO NORDESTE-CENTRO SUL

MODALIDADE	NCr\$ por tonelada transportada	NCr\$ por tonelada embarcada e desembarcada	NCr\$ por tonelada-km × distância	TOTAL
<i>TRANSPORTE RODOVIÁRIO</i>				
Norte — Sul.....	—	—	0,033 × d	0,033 × d
Sul — Norte.....	—	—	0,067 × d	0,067 × d
Ne — Média.....	—	—	0,050 × d	0,050 × d
Dentro da Região				
<i>TRANSPORTE FERROVIÁRIO</i>				
N-S — S-N.....	3,10	1,28	0,029 × d	4,38 + 0,029 × d
<i>TRANSPORTE MARÍTIMO</i>				
N-S — S-N.....	30,62	1,28	0,00329 × d	37,90 + 0,00329 × d

FONTE: Brazil Transport Survey Phase II. GEIPOT.

## QUADRO XXIII

## COMPARAÇÕES INTERNACIONAIS: PARTICIPAÇÃO DAS DIVERSAS MODALIDADES DE TRANSPORTES NO MOVIMENTO TOTAL DE CARGA PARA OS ANOS DE 1962, 1965 E 1967

PAÍS	PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL DAS TONELADAS-Km DE CARGA NOS PRINCIPAIS MEIOS DE TRANSPORTE (Ferrovias, Rodovias, Vias Navegáveis e Oleodutos)												FERROVIAS PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA DE MERCADORIA (km)			VIAS NAVEGÁVEIS PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA (km)		
	1962				1965				1967				1962	1965	1967	1962	1965	1967
Bélgica.....	32	42	26	—	27	50	23	—	25	52	23	—	104	104	101	—	83	67
Tchecoslováquia.....	89	11	0	0	83	12	0	5	81	12	0	7	233	239	231	—	—	—
Alemanha Oriental.....	82	13	5	0	79	16	5	0	78	17	5	0	144	151	152	139	191	188
França.....	58	31	11	0	47	38	9	6	45	39	9	7	265	275	275	157	135	135
Itália.....	27	72	0	1	26	71	0	3	—	—	—	—	261	292	291	—	—	—
Noruega.....	49	51	—	—	43	57	—	—	—	—	—	—	210	189	189	—	—	—
Polónia.....	96	3	1	—	89	5	2	4	89	5	2	4	238	240	212	254	269	270
União Soviética.....	85	6	5	7	81	6	6	7	81	6	6	7	792	812	837	477	493	476
Inglaterra.....	31	68	0	1	26	72	0	2	—	—	—	—	106	111	109	26	25	22
Iugoslávia.....	70	15	15	—	48	38	14	—	47	39	14	—	236	245	233	336	339	304
Alemanha Ocidental.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	183	180	234	216	214
Brasil.....	18	63	10	—	16	71	13	—	15	71	14	—	314	350	359	1 830*	1 730*	1 716(**)
Estados Unidos.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	773	820	822	—	—	—

FONTE: Bulletin Annuel de Statistiques de Transports Européens — dix-neuvième année (1968 — ONU).

(\*) Cabotagem.

QUADRO XXIV

COMPARAÇÕES INTERNACIONAIS: INDICADORES FÍSICOS E FINANCEIROS DE OPERAÇÃO FERROVIÁRIA PARA O ANO DE 1966

PAÍS	Extensão em tráfego (km)	Toneladas-km transportadas (10 <sup>4</sup> )	Densidade média (10 <sup>3</sup> t/km km/ano)	Toneladas km/empregado (10 <sup>3</sup> )	Pass.-km (10 <sup>6</sup> )	Coefficiente de exploração Despesa de Explor. Receita total	Unidades de tráfego/empregado (10 <sup>3</sup> )
Alemanha Ocidental.....	30 128	58 598	1 904	131	36 101	1,27	211
Argentina.....	43 737	13 459	318	670	14 080	—	1 311
Brasil.....	32 463	19 433	599	103	13 945	2,10	177
Canadá.....	93 500	155 435	1 663	1 026	4 163	0,94	1 050
Estados Unidos.....	340 400	1 077 827	3 160	1 708	27 495	0,76	1 752
França.....	37 670	64 060	1 430	184	38 400	1,05	294
Índia.....	58 389	116 784	2 000	86	96 294	0,82	158
Inglaterra.....	22 082	24 241	1 100	72	29 697	1,14	160
Itália.....	16 897	16 847	1 063	91	27 505	1,30	235
Jugoslávia.....	11 583	17 518	1 510	123	12 196	0,98	209
México (*).....	23 672	18 328	774	292	3 881	1,33	317
Noruega.....	4 207	1 579	363	79	1 745	1,35	166
União Soviética.....	132 500	2 016 090	15 210	1 020	210 400	—	1 131
Tchecoslováquia.....	13 330	53 754	4 030	295	19 655	1,12	403
						(Média = 1,18)	

- FONTES: 1 Retrospecto da Estatística Ferroviária Nacional 1958-1967 — DNEF.  
 2 Revue Générale des Chemins de Fer — Avril de 1968 — Dunod Editeur, Paris.  
 3 Indian Railways 1965-1966 — Railways Board, New Delhi.  
 4 Quick Canadian Facts.

(\*) Dados de 1965.

**QUADRO XXV**  
**COMPARAÇÕES INTERNACIONAIS: INDICADORES FÍSICOS E FINANCEIROS DE OPERAÇÃO**  
**RODOVIÁRIA PARA O ANO DE 1966**

PAÍS	N.º de carros de passeio (milhões)	N.º de veículos utilitários e caminhões (milhões)	Total de veículos (milhões)	N.º de habitantes p/veículo	Extensão da rede rodoviária (milhares de km)	Despesa total em rodovias "per capita" (US\$)	Despesa total em rodovias por 1 000 km <sup>2</sup> (US\$ 1966)
Alemanha Ocidental.....	10 302 080	1 097 974	11 400 054	5	108,6	---	---
Austrália.....	3 060 600	488 400	3 019 000	3	---	---	---
Bélgica.....	1 435 787	217 204	1 053 061	4	02,0	---	---
Brasil.....	1 337 000	1 059 900	2 306 000	35	824,7	3,22	0,03
Canadá.....	5 180 700	1 446 600	6 927 300	3	729,3	---	---
França.....	10 100 000	2 301 344	12 701 344	3	---	---	---
Itália.....	6 356 578	1 025 441	7 382 019	5	282,0	11,2	1,01
Iugoslávia.....	253 314	101 225	351 569	42	---	---	---
Índia.....	456 800	400 700	857 500	580	785,0	---	---
Irã.....	142 400	40 400	191 800	132	---	---	---
Israel.....	88 000	47 500	135 500	19	---	---	---
México.....	912 000	408 400	1 220 400	36	---	---	---
Noruega.....	515 879	137 072	652 951	4	69,3	50,1	0,58
Nigéria.....	65 800	25 500	91 300	658	---	---	---
Peru.....	178 200	107 800	286 000	42	---	---	---
Polônia.....	289 411	229 896	519 007	15	309,5	10,2	1,01
R. A. U.....	105 300	27 500	132 800	230	---	---	---
Reino Unido.....	9 528 000	1 783 400	11 291 400	4	325,2	21,9	5,09
Estados Unidos.....	78 353 500	15 839 065	94 192 565	2	5 951,3	---	---

FONTES: 1 - DNER

2 - Quick Canadian Facts - 1966/1969 Edition.

3 - Bulletin Annuel de Statistiques de Transports Européens - dix-neuvième année (1968, ONU).

4 - Statistical Yearbook - (ONU, 1968).

QUADRO XXVI

COMPARAÇÕES INTERNACIONAIS: INDICADORES FÍSICOS DA OPERAÇÃO EM VIAS NAVEGÁVEIS  
E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS PARA O ANO DE 1967

PAÍS	VIAS NAVEGÁVEIS		MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS PORTOS (10 <sup>6</sup> t)		
	T/km Transportadas (10 <sup>6</sup> )	Percurso médio (km)	Embarcada	Descarregada	Total
Alemanha Ocidental.....	15 785	214	22,0	80,3	102,3
Alemanha Oriental.....	2 576	188	3,0	7,1	10,1
Bélgica.....	5 688	67	10,0	44,5	54,5
Brasil.....	18 900 (*)	1 716 (*)	21,1	19,0	40,1
França.....	12 065	133	22,1	122,2	144,3
Iugoslávia.....	4 000	304	4,2	7,0	11,2
Polónia.....	1 750	270	17,9	9,7	27,6
Inglaterra.....	158	22	35,2	167,5	202,7
União Soviética.....	113 700	476	98,4	10,3	108,7
Estados Unidos (**)...	415 200	568	168,8	210,0	378,8

(\*) Cabotagem

(\*\*) 1966

FONTES: Statistical Yearbook, 1963 (ONU).  
Relatório Estatístico da SUNAMAM, 1969.  
Statistical Abstract of the United States, 1968  
(U.S. Dept. of Commerce).



**QUADRO XXVII**  
**COMPARAÇÕES INTERNACIONAIS: INDICADORES FÍSICOS DA OPERAÇÃO DO TRANSPORTE AÉREO**  
**PARA O ANO DE 1967 (\*)**

PAÍS	Passageiros-km 10 <sup>6</sup>	Assentos-km disponíveis 10 <sup>6</sup>	Aproveita- mento $\frac{1}{2}$ (%)	T/km 10 <sup>6</sup>	T-km oferecidos (**)	Aproveita- mento $\frac{1}{3}$ (%)	Horas voadas (milhares)
Argentina.....	1 223,8	2 339,8	53,0	134,5	251,6	53,5	89,5
Índia.....	2 410,3	4 563,6	52,8	306,6	578,2	53,2	129,9
México.....	969,7	1 869,5	51,8	97,9	193,0	60,7	47,0
Brasil.....	3 283,2	5 423,2	60,1	358,8	610,3	58,9	211,3
Japão.....	4 684,8	8 261,9	56,7	582,1	999,6	58,2	105,2
Estados Unidos.....	135 029,4	273 501,0	56,8	16 834,3	35 943,0	46,8	3 618,7
Canadá.....	10 806,7	17 401,3	62,7	1 214,1	2 340,6	51,9	361,1
Austrália.....	6 001,7	10 082,3	59,5	731,9	1 284,2	57,0	282,7
França.....	9 440,9	17 005,0	55,5	989,0	2 121,2	45,6	265,7
Itália.....	4 952,4	9 247,7	53,6	593,8	1 138,5	52,1	177,0
Inglaterra.....	13 060,4	21 496,0	60,8	1 511,7	2 947,9	51,3	383,5
Alemanha Ocidental.....	5 662,6	10 881,7	51,7	786,5	1 435,5	54,8	192,7
Colômbia.....	1 258,3	2 082,9	60,4	152,5	241,5	63,1	89,0
Peru.....	519,1	935,0	55,3	57,3	103,0	56,1	13,1

(\*) Tráfego Total (Doméstico — Internacional).

Empresas filiadas à LATA, à exceção do Brasil, para o qual foram incluídas todas as empresas.

(\*\*) Inclui passageiros e bagagens.

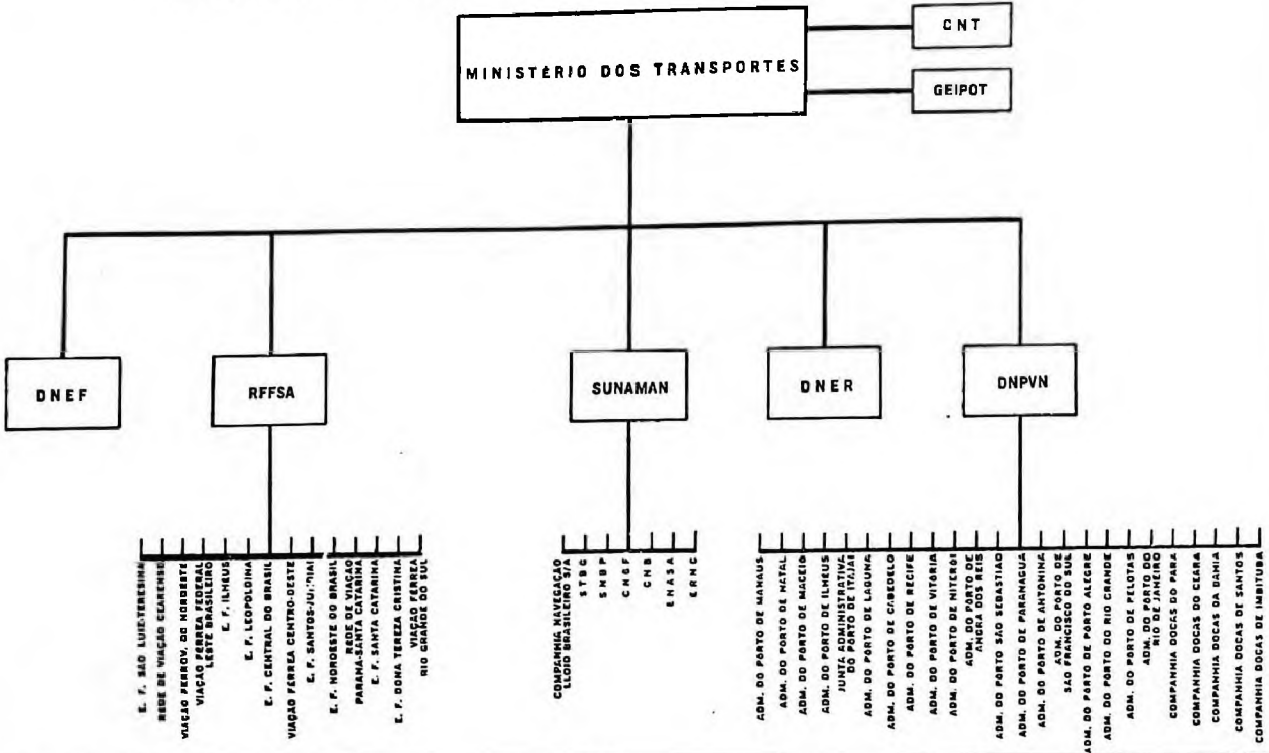
FONTES: World Air Transport Statistics — 1967 (International Air Transport Association — IATA) Análise da Indústria — 1963.

## QUADRO XXVIII

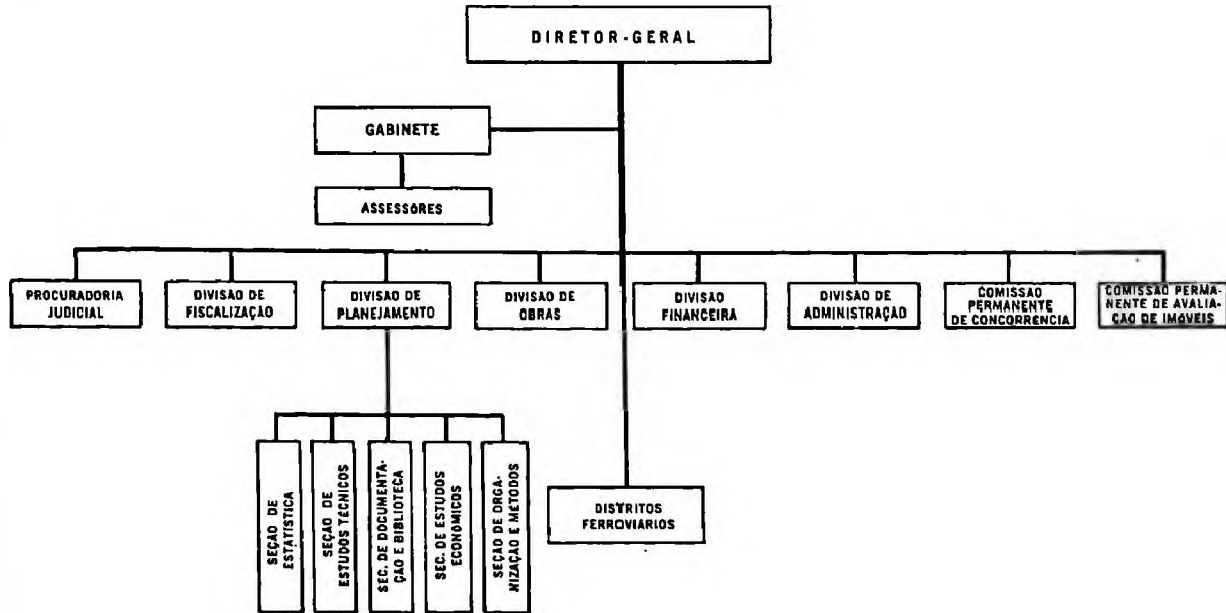
### ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS PELA POLÍTICA DE TRANSPORTES

ÓRGÃO	ATRIBUIÇÕES	SUBORDINAÇÃO ADMINISTRATIVA
<b>GERAL</b>		
Conselho Nacional de Transportes	Participação na formulação e Coordenação da Política de Transportes.	Conselho sob a presidência do Ministro dos Transportes.
Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes — GEIPOT	Estudos referentes à Política de Transportes e à coordenação intermodal	Órgão subordinado diretamente ao Ministério dos Transportes.
<b>SETOR FERROVIÁRIO</b>		
Departamento Nacional de Estradas de Ferro. DNEF. Rede Ferroviária Federal S/A-RFFSA.	Execução da Política Nacional de Viação Ferroviária. Órgão de operação ferroviária.	Autarquia subordinada ao Ministério dos Transportes. Sociedade de Economia Mista subordinada ao Ministério dos Transportes.
<b>SETOR RODOVIÁRIO</b>		
Departamento Nacional de Estradas de Rodagem — DNER.	Execução da Política Nacional de Viação Rodoviária.	Autarquia subordinada ao Ministério dos Transportes.
<b>SETOR DE NAVEGAÇÃO</b>		
Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM	Disciplinar a navegação mercantil brasileira. Financiamento dos armadores aplicando os recursos do Fundo de Marinha Mercante.	Autarquia subordinada ao Ministério dos Transportes.
<b>SETOR PORTUÁRIO</b>		
Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — DNPVN	Superintender, planejar, orientar, controlar e fiscalizar a política de portos e vias navegáveis da União.	Autarquia subordinada ao Ministério dos Transportes.
<b>SETOR AEROMARÍTIMO</b>		
Departamento de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica — DAC	Execução da Política Aeroespacial Nacional.	Órgão subordinado diretamente ao Ministério da Aeronáutica.
Comando Geral de Apoio. (Serviços de Engenharia, Serviços de Rotas, Serviços de Aviação Civil).	Instalação, suprimento, manutenção e operação dos órgãos que integram o sistema de proteção ao voo. Classificação, execução, controle e manutenção das obras de construção civil e aeroportuária do Ministério da Aeronáutica.	Órgão subordinado diretamente ao Ministério da Aeronáutica.

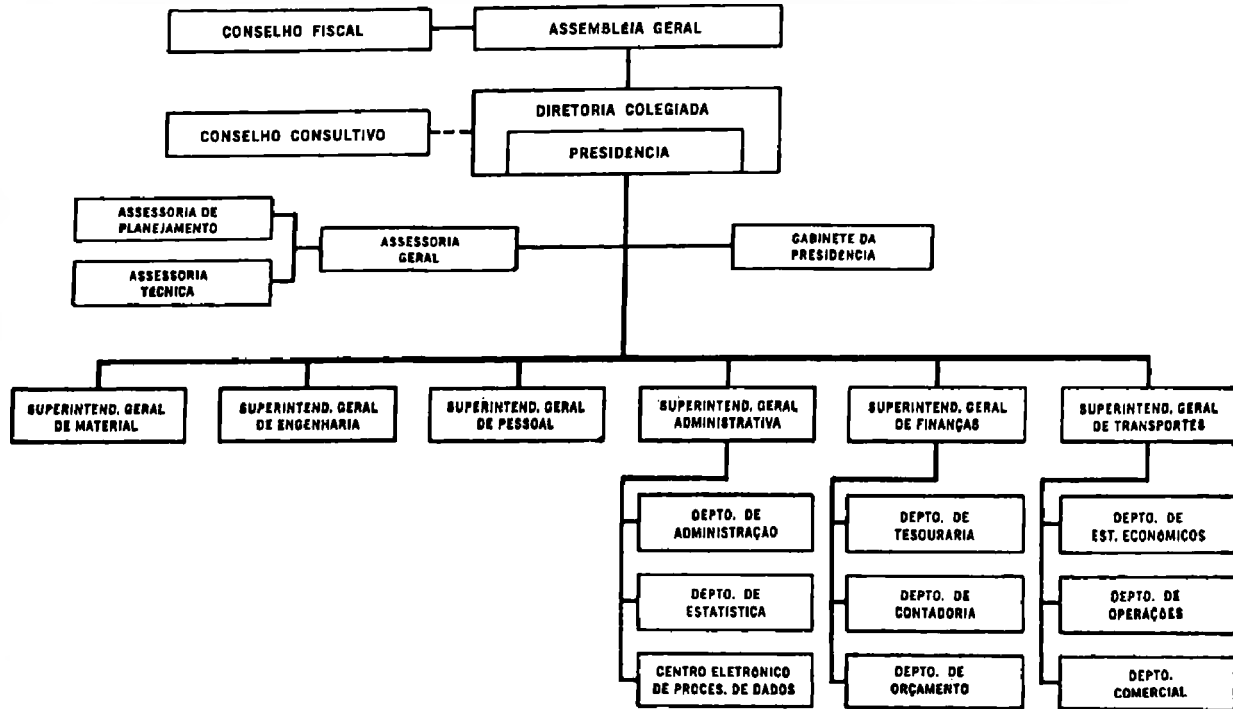
# ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES



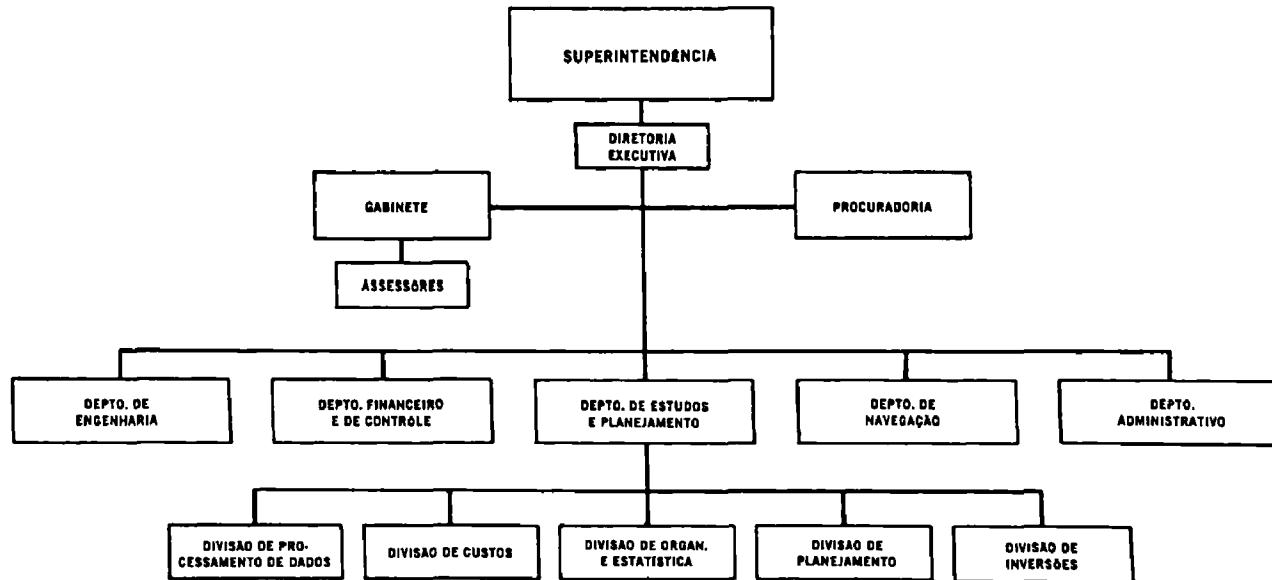
# ORGANOGRAMA DO DNEF



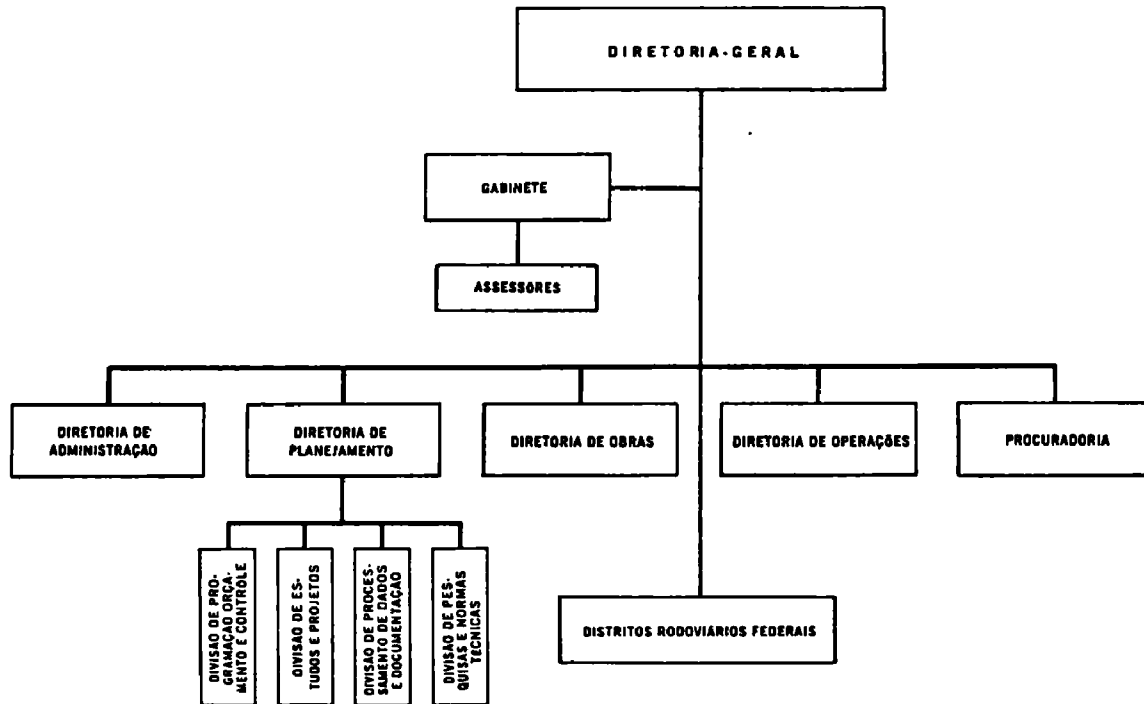
# ORGANOGRAMA DA RFFSA



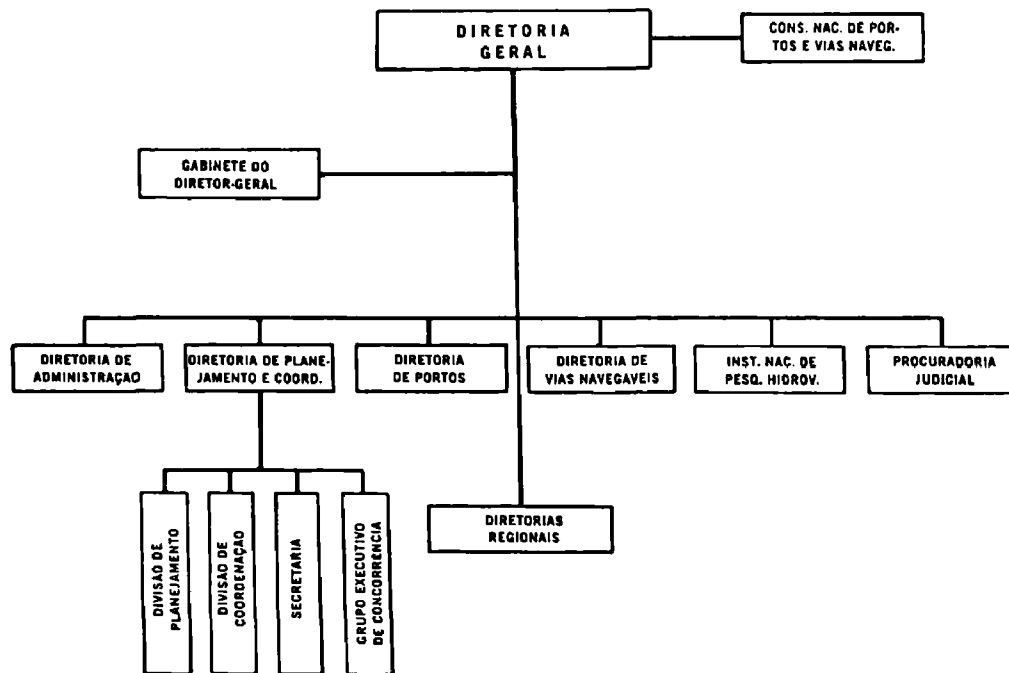
# ORGANOGRAMA DA SUNAMAN



# ORGANOGRAMA DO DNER



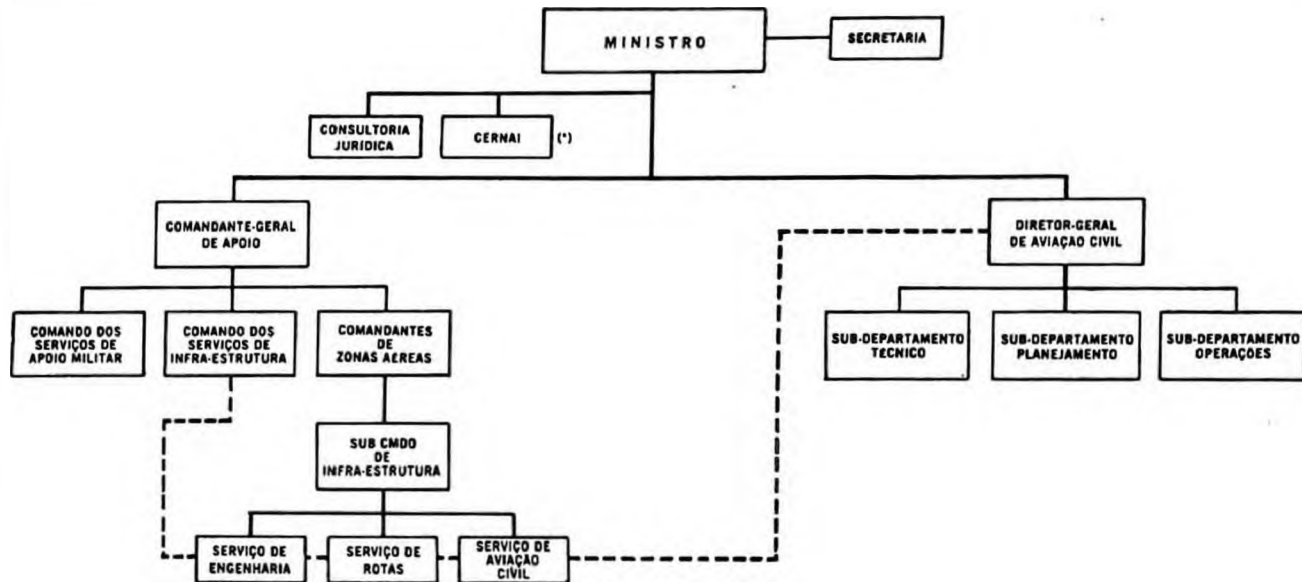
# ORGANOGRAMA DO DNPVN





# ORGANOGRAMA DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

## AVIAÇÃO CIVIL E INFRA-ESTRUTURA AEROPORTUÁRIA



(\*) COMISSÃO DE ESTUDOS REGIONAIS DE NAVEGAÇÃO ÁREA INTERNACIONAL

## Capítulo IV

### FUNDOS DE TRANSPORTES

#### IV.1 — Características Gerais

Os Fundos de Transportes são instrumentos do poder público, constituídos por recursos diversos, principalmente fiscais, instituídos por lei e destinados aos órgãos públicos de transportes, que os aplicam nos respectivos setores, segundo uma programação previamente aprovada.

Formados por recursos gerados na própria atividade, constitui filosofia do fundo de transporte a auto-suficiência dentro de cada setor específico.

Dos diversos recursos tributários que compõem as receitas dos fundos para transportes, o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes é o único que, pela Constituição de janeiro de 1967 (art. 65, § 3.º), tem ainda sua arrecadação vinculada a fundos específicos, ou seja, 79,5% são destinados ao Fundo Rodoviário Nacional e 8% ao Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário.

#### IV.2 — Os Fundos de Transportes e os Investimentos no Setor

Objetivando à expansão do sistema de transporte a longo prazo, os instrumentos legais que criaram os fundos destinaram seus recursos à ampliação e melhoramento da rede viá-

ria, dos portos, pátios, linhas e terminais. A formação de fundos para transportes, portanto, está intrinsecamente ligada ao financiamento de investimentos na infra-estrutura, bem como ao equipamento e material rodante necessários ao funcionamento da atividade.

Em sua maioria, os recursos formadores dos fundos de transportes (\*) são de natureza tributária. Por exemplo: do produto da arrecadação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante, 50% são destinados ao *Fundo de Marinha Mercante*; da Taxa de Melhoramento dos Portos, 60% destinam-se ao *Fundo Portuário Nacional*; do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, 79,5% encaminham-se para o *Fundo Rodoviário Nacional* e 8% para o *Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário*.

Os recursos recolhidos à conta dos diversos fundos são insuficientes para cobrir totalmente as despesas de investimento nas diferentes modalidades de transporte. Acrescenta-se a isto o fato de o sistema de orçamentação dos mesmos desvirtuar, em alguns casos, a finalidade dos fundos de investimento, desviando seus recursos para pagamento de pessoal. O DNER e a SUNAMAM, por exemplo, destinam, por lei, uma quota dos Fundos Rodoviário Nacional e de Marinha Mercante para atender a despesas de custeio.

Na sua quase totalidade, as empresas públicas de transporte recebem subvenções da União para cobrir o *deficit* operacional. O *deficit* de capital, agravado pelo desvio de recursos dos fundos para atender às despesas correntes, leva aquelas empresas a solicitar, adicionalmente, recursos orçamentários, créditos especiais e créditos externos — para financiar também os investimentos.

Demonstra o quadro abaixo a participação dos diferentes fundos de transportes no total das despesas de capital em

(\*) Neste Capítulo estão apresentados apenas os fundos mais significativos para o setor, isto é, não foram mencionados Fundo de Dragagem, Fundo de Oleoduto e outros menores.

todos os setores da atividade, no período 1964/70, onde se observa que as entidades federais de transporte, com exceção da SUNAMAM e da RFFSA, têm nos fundos de investimentos uma fonte de recursos que financia, em média, cerca de 50% das despesas de capital dos respectivos setores.

Como o período de análise inclui os exercícios de 1969 e 1970 e os valores efetivamente aplicados nesses exercícios naturalmente ainda não existem, por uma questão de padronização de dados os montantes apresentados são os programados para todos os exercícios. Acrescente-se a isto o fato de os dados de previsão serem mais precisos porque, nos montantes realizados alguns órgãos adicionam, para certos exercícios, saldos de anos anteriores ou créditos não previstos e outros não o fazem. Haveria, portanto, uma distorção de análise se utilizados os dados de realização.

### 1 — SETOR PORTUÁRIO — DNPVN

NCr\$ Milhões de julho de 1969

DISCRIMINAÇÃO	1961	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I-Despesa de capital.....	60,0	95,4	112,5	105,9	162,0	185,7	199,5
Investimento.....	38,8	74,6	89,7	101,2	160,3	183,0	170,2
Inversões fin. ....	—	—	0,7	1,0	0,1	0,5	0,5
Transf. capital.....	21,2	20,8	22,1	3,0	1,6	1,3	28,8
II-Fundo portuário nacional..	49,2	48,3	55,2	49,8	41,1	80,0	115,3
% Fundo/Desp. capital....	82,0	50,7	49,1	47,4	27,2	43,1	57,7

Os recursos do Fundo Portuário Nacional, no período 1964/1968, cobriram parcelas cada vez menores das despesas de capital do DNPVN. A partir do exercício de 1969, com o Decreto-Lei n.º 415, de 10 de janeiro — que proibiu a aplicação dos recursos do Fundo em despesas de custeio — este recurso passou a financiar em maior escala as despesas de capital do órgão.

2 — SETOR RODOVIÁRIO — DNER

NCr\$ Milhões de julho de 1969

DISCRIMINAÇÃO	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I-Despesa de capital.....	693,6	1 522,5	1 866,3	1 738,4	1 642,4	1 999,4	2 343,3
Investimento.....	171,2	473,4	880,1	1 107,8	846,6	803,8	1 287,9
Inverões fia.....	—	—	0,5	0,7	0,6	0,1	—
Transf. capital.....	522,4	1 049,1	979,7	629,9	795,2	1 134,6	1 055,4
II Total dos fundos.....	342,0	667,0	614,8	706,7	621,1	670,0	1 005,7
Fundo rodov.nacional.....	342,0	667,9	614,8	706,7	621,1	670,0	801,3
Fundo esp. de cons. e seg. tráfego.....	—	—	—	—	—	—	204,4
% Fundo/Desp. capital....	49,3	43,9	36,9	40,6	37,9	33,5	42,9

O acompanhamento da evolução da relação entre o Fundo Rodoviário Nacional (antes da criação do Fundo de Conservação e Segurança de Tráfego) e as despesas de capital do DNER, revela um decréscimo sucessivo dêste percentual, com exceção do exercício de 1967, quando, com o Dec.-Lei número 208, de 27 de fevereiro, o DNER obteve para despesas próprias, mais 20% da quota do Fundo Rodoviário Nacional, passando assim a participar em 60% dos 76,2% da arrecadação do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes, que representavam a quota do FRN.

É interessante notar como se vem processando a participação do DNER no Impôsto Único, que era, até 1969, exclusive os créditos especiais, a sua única fonte de recursos para capital:

1964 — 36%	1967 — 45,7%	(a partir de
1965 — 35,6%		março)
1966 — 35,6%	1968 — 47,7%	
1967 — 30,5% (até março)	1969 — 37,9%	

### 3 — SETOR FERROVIÁRIO — RFFSA

NCr\$ Milhões de julho de 1969

DISCRIMINAÇÃO	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I-Despesa de capital . . . . .	289,2	352,3	337,0	186,3	158,3	232,7	326,2
Investimento . . . . .	—	250,0	238,9	185,6	112,1	204,3	272,5
Inversões fin. . . . .	—	—	—	—	—	—	—
Transf. capital. . . . .	—	93,3	78,1	0,7	46,2	28,4	53,7
II-Total dos fundos . . . . .	82,0	91,7	86,1	7,8	0,4	—	255,5
Fundo melhor. rem. patr. . . . .	41,0	63,4	75,2	—	—	—	—
Fundo nac. inves. ferrov. . . . .	39,0	28,3	10,9	7,2	0,4	—	—
Fundo federal desenv. ferrov. . . . .	—	—	—	—	—	—	255,5
% Fundo/Desp. capital. . . . .	28,9	26,0	25,6	3,9	0,2	—	77,6
Cota parte imp. único s/comb. . . . .	94,8	206,1	210,2	176,1	153,5	181,0	—

(\*) 206,0 são relativos à cota-parte do I.U.C.L. e 49,5 à dotação orçamentária.

Sòmente com a criação do Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário, em junho de 1969, é que a Rêde Ferroviária Federal passou a contar com um fundo de investimento próprio, do qual é a entidade administradora. Até 1967, a RFFSA recebia através do DNEF uma parte do Fundo Nacional de Investimento Ferroviário (FNIF); explicam-se assim as pequenas parcelas representativas do Fundo Ferroviário aqui apresentadas.

Embora sem fazer parte do Fundo, a quota do IUCL destinada à Rêde Ferroviária, através do Fundo Rodoviário Nacional, foi utilizada sempre em investimentos no Setor; por isso os valores destas quotas são apresentados em relação aos exercícios de 1964/1969, ficando esclarecido que, a partir do Dec.-Lei n.º 615/69, êsse recurso passou a constar efetivamente do Fundo Ferroviário.

### 4 — SETOR FERROVIÁRIO — DNEF

NCr\$ Milhões de julho de 1969

DISCRIMINAÇÃO	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I-Despesas de capital . . . . .	130,0	190,3	181,5	131,3	104,9	88,0	89,8
Investimento . . . . .	130,0	190,3	152,6	131,7	104,7	88,0	90,2
Inversões fin. . . . .	—	—	0,2	0,1	0,2	—	—
Transf. capital. . . . .	—	—	8,7	—	—	—	3,4
II-Fundo nac. inv. ferroviário . . . . .	51,6	108,9	77,9	109,6	—	—	—
% Fundo/Des. capital. . . . .	39,7	54,1	43,2	83,1	—	—	—

Até o exercício de 1967, o DNEF dispunha do FNIF, que, como receita vinculada, desde a época de sua criação em 1962, vinha cobrindo, em média, cerca de 56% das despesas de capital do órgão, que era a entidade administradora do Fundo.

Em verdade, atualmente, faz-se desnecessário um fundo de investimento para o DNEF, uma vez que com o Dec.-Lei n.º 832, de 8 de setembro de 1969, essa autarquia passou a funcionar como órgão apenas de assessoramento e fiscalização da execução da política nacional de viação ferroviária, enquanto que o aspecto operacional propriamente dito dessa política ficou a cargo da RFFSA.

### 5 — SETOR MARÍTIMO — SUNAMAM

NCr\$ Milhões de julho de 1969

DISCRIMINAÇÃO	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
I-Despesa de capital . . . . .	260,4	189,5	204,7	188,6	260,4	393,8	336,7
Investimento . . . . .	0,4	0,3	0,3	0,3	0,5	7,8	8,5
Inversões fin. . . . .	260,0	189,2	204,4	168,3	250,0	305,0	230,8
Transf. capital . . . . .	—	—	—	—	—	20,4	90,4
II-Total dos Fundos . . . . .	261,6	192,1	204,0	188,7	247,1	203,1	118,4
Fundo de mbr. mercante	251,0	192,1	204,0	168,7	160,0	223,2	118,4
Fundo de ref. mar. mere.	—	—	—	—	86,2	39,9	—
% Fundo/Desp. capital . . .	96,6	101,4	99,6	100,1	84,9	66,8	35,3

O Fundo Marítimo é o que mais se aproxima do autofinanciamento dentro de um setor, tendo, inclusive, nos exercícios de 1965 e 1967, apresentado saldos em relação às despesas de capital.

Convém assinalar que os investimentos no setor marítimo propriamente dito são representados pelas inversões financeiras da SUNAMAM que significam o que o órgão aplica nas empresas de navegação com a finalidade real de investimento de capital, qual seja, a de ampliar e melhorar a infraestrutura do setor, adquirir máquinas, equipamentos e navios necessários à atividade.

As pequenas parcelas de investimento que aparecem no quadro acima são despesas da SUNAMAM com o órgão sem qualquer finalidade de aumento de capital do setor.

## **IV.3 — Especificações Sobre os Fundos das Diversas Modalidades de Transportes**

### **IV.3.1 — Setor Portuário**

#### *Fundo Portuário Nacional*

##### **IV.3.1.1 — Criação e Objetivos**

O Fundo Portuário Nacional foi criado em 1958 pela Lei 3.421, de 10 de julho de 1958, que teve suas disposições regulamentadas pelo Decreto n.º 46.434, de 15 de julho de 1959. Com a aplicação prevista exclusivamente para o que programa o Plano Portuário Nacional, o Fundo Portuário Nacional tem por objetivos:

- a) melhorar as condições dos portos e das vias navegáveis;
- b) tornar as facilidades e instalações portuárias nacionais proporcionais às necessidades atuais e previstas da navegação e do comércio sobre a água;
- c) aumentar a produtividade dos serviços portuários e assegurar à navegação e ao comércio as melhores condições de operação compatíveis com o nível de investimento que, tendo em vista o tráfego de cada pôrto, seja economicamente justificável;
- d) promover o desenvolvimento de regiões econômicas pela melhoria ou construção de portos ou vias navegáveis, como também pela construção ou aparelhamento de instalações portuárias para servi-las.

Para atender a êstes objetivos, o Fundo Portuário financia estudos, projetos e investimentos assim classificados:

dragagem; cais acostáveis; armazenagem; aparelhamento de movimentação de carga; linhas férreas e seu aparelhamento; serviços gerais; oficinas; embarcações e artefatos flutuantes.



#### **IV.3.1.2 — Constituição e Aplicação do Fundo**

As receitas constitutivas do FPN são as seguintes:

- a) 60% do produto da arrecadação da Taxa de Melhoria dos Portos;
- b) 8% do produto da arrecadação dos direitos de importação para consumo;
- c) o produto do aforamento dos acrescidos de marinha quando resultantes de obras realizadas pelo DNPVN;
- d) reembolso dos serviços de dragagem executados por conta do Fundo;
- e) dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento Geral da União.

Os recursos do Fundo Portuário serão assim aplicados:

- a) diretamente pelo DNPVN em estudos, projetos, obras, aquisições e pagamentos de serviços de dragagem quer executados por administração quer por terceiros;
- b) através das administrações de portos, no pagamento dos estudos, projetos, obras, aquisições e serviços a cargo dessas administrações para execução de programas ou projetos previamente aprovados pelo Ministério dos Transportes;
- c) através de empréstimos contraídos pela União (através do DNPVN) pelas autarquias federais que explorem portos e pelas concessionárias da exploração dos portos.

#### **IV.3.1.3 — Recursos de Natureza Tributária do Fundo Portuário**

A componente tributária do Fundo Portuário Nacional é a Taxa de Melhoramento dos Portos, que incide sobre todas as mercadorias movimentadas nos portos organizados de ou

para navios ou embarcações auxiliares, na seguinte razão do valor comercial da mercadoria:

- a) 2% quando importada do exterior;
- b) 0,2% quando importada e exportada no comércio de cabotagem e navegação interior.

Essa taxa é cobrada pela própria administração do Pôrto, que recolhe 60% ao BNDE para crédito do FPN e 40% ao Banco do Brasil para crédito de conta vinculada que será movimentada pela própria administração do pôrto para investimento, mediante aprovação do DNPVN.

#### IV.3.1.4 — Dispositivos Legais Referentes ao FPN

Lei n.º 3.421, de 10-7-58:

Cria o Fundo Portuário Nacional e a Taxa de Melhoria dos Portos.

Dec. n.º 46.434, de 15-7-59:

Aprova o regulamento das disposições da Lei n.º 3.421 de 1958.

Dec. n.º 48.242, de 24-5-60:

Dispõe sôbre a cobrança da Taxa de Melhoramento dos Portos relativamente às mercadorias em trânsito pelos portos organizados.

Dec. n.º 60, de 19-10-61:

Disciplina a aplicação dos recursos previstos para a execução do Plano Portuário Nacional de que trata a Lei n.º 3.421/58.

Dec. n.º 54.295, de 23-9-64:

Regulamenta artigos da Lei n.º 3.421/58.

Dec. n.º 56.801, de 27-8-65:

Dispõe sobre a aplicação do Fundo de Melhoramento dos Portos.

Dec. n.º 57.126, de 20-10-65:

Altera disposições de Decreto 56.801/65.

Dec. n.º 37, de 18-11-66:

Dispõe sobre o imposto de importação e reorganiza os serviços aduaneiros (o art. 163 extingue a taxa de despacho aduaneiro, criada pela Lei n.º 3.244/57).

Dec. n.º 59.607, de 28-11-66:

Cria o CONCEX e extingue a taxa de 0,2%, (art. 98) cobrada na exportação de mercadoria para o exterior e criada pela Lei 3.421 (art. 3.º alínea 6). Essa taxa fazia parte da Taxa de Melhoramento dos Portos.

Dec.-Lei n.º 415, de 10-1-69:

Altera a Taxa de Melhoramento dos Portos, aumentando para 2% a taxa cobrada sobre o valor comercial da mercadoria importada do exterior e veda a aplicação do fundo no custeio de despesas correntes.

#### **IV.3.2 — Setor Rodoviário**

##### *A — Fundo Rodoviário Nacional*

#### **IV.3.2.1 — Criação e Objetivos**

Visando a atender despesas de construção, conservação e melhoria das rodovias integrantes do Plano Rodoviário Nacional, foi instituído pela Lei n.º 8.463, de 27 de dezembro de 1945, o Fundo Rodoviário Nacional, formado por uma parcela do produto da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes.

O objetivo do FRN é suprir o DNER de recursos para atender a despesas de investimento programadas segundo um critério nacional de prioridades. Esses investimentos em rodovias podem ser classificados em:

- construção;
- pavimentação;
- restauração;
- erradicação de ramais ferroviários antieconômicos.

Os recursos do Fundo Rodoviário não são suficientes para os fins a que se destinam, o que leva o DNER a proceder a solicitações crescentes de recursos orçamentários e créditos especiais.

O Fundo Rodoviário Nacional financia, ainda, investimentos na infra-estrutura aeronáutica, através da aplicação de uma parcela de seus recursos na construção, melhoria, pavimentação e instalação de aeródromos, aeroportos e acessos rodoviários, assim como, na manutenção dos sistemas de segurança das operações de proteção ao voo.

#### **IV.3.2.2 — Constituição e Aplicação do Fundo**

Atualmente, o FRN é formado por 79,5% da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos. Deste percentual, a parcela de 76,64% é destinada ao DNER, que distribui 30,72% aos Estados e Distrito Federal e 8% aos Municípios. Os restantes 2,86% do FRN são destinados ao Ministério da Aeronáutica, para crédito do Fundo Aeroviário. Portanto, para financiar os investimentos rodoviários, o DNER dispõe de 37,92% da arrecadação do Imposto Único sobre Combustíveis. A importância relativa a esse percentual é depositada no Banco do Brasil à conta e ordem do DNER que fiscaliza a aplicação dos recursos do Fundo distribuídos aos Estados e Distrito Federal.

É a seguinte a atual distribuição dos recursos do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos:

<i>Fundo Rodoviário Nacional</i>	— 79,50%
DNER	37,92%
Estados e DF	— 30,72%
Municípios	— 8,00%
Ministério da Aeronáutica	— 2,86%
<i>Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário</i>	— 8,00%
PETROBRÁS	— 12,00%
Ministério das Minas e Energia	— 0,20%
Departamento Nacional de Prod. Mineral	— 0,30%

#### IV.3.2.3 — Dispositivos Legais Referentes ao Fundo Rodoviário Nacional

Lei n.º 8.463, de 27-12-45:

Reorganiza o DNER e cria o Fundo Rodoviário Nacional, “destinado a construção, conservação e melhoramentos das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional e o auxílio federal aos Estados, Territórios e Distrito Federal, para execução dos sistemas rodoviários regionais respectivos”. (Art. 28).

Lei n.º 2.975, de 27-11-56:

Altera a legislação do IUCL, destinando 40% para a União e 60% para os Estados e Distrito Federal, que destinavam até dezembro de 1961, 75% para o FRN, 15% para a PETROBRÁS e 10% para a RFFSA.

A partir de janeiro de 1962, 90% eram destinados ao FRN e 10% à RFFSA.

Lei n.º 4.452, de 5-11-64:

Altera a Lei 2.975/56. Da arrecadação do IUCL, 40% eram destinados à União, 48% aos Estados e Distrito Federal e 12% aos Municípios. A União, os Estados e o Distrito Federal destinavam 11% para a RFFSA e 89% para o FRN.

Dec.-Lei n.º 61, de 22-11-66:

Altera a legislação referente ao IUCL. Redistribuiu o imposto entre a RFFSA, a PETROBRÁS e o FRN nas proporções de 9,4%, 14,4% e 76,2%, respectivamente.

Dec.-Lei n.º 208, de 27-2-67:

Altera a legislação do IUCL. Redistribui o FRN, que passou a destinar 60% para a União e 40% para as unidades federadas.

Dec.-Lei n.º 335, de 18-10-67:

Altera o Dec.-Lei 208/67.

Dec.-Lei n.º 343, de 28-12-67:

Altera a legislação do IUCL. Redistribui o imposto entre a RFFSA, a PETROBRÁS e o FRN nas proporções de 8%, 12,5% e 79,5% respectivamente.

Dec.-Lei n.º 555, de 25-4-69:

Redistribui o FRN destinando 0,5% da quota da PETROBRÁS para o Ministério das Minas e Energia (0,2%) e para o Departamento Nacional da Produção Mineral (0,3%).

Dec.-Lei n.º 859, de 11-9-69:

Assegura a participação do Ministério da Aeronáutica no FRN a partir de 1970.

#### IV.3.2.4 — Participação do FRN e do DNER no IUCL no período 1964/1968

ANO	Legislação	Distribuição	Arrecadação NCR\$ Milhões de julho 1969
1964	Lei n°. 2975/56	FRN = 90% do IUCL DNER = 40% do FRN	864,4 345,6
1965	Lei n°. 4452/64	FRN = 89% do IUCL DNER = 40% do FRN	1 561,3 599,5
1966		FRN = 89% do IUCL DNER = 40% do FRN	1 458,5 560,2
1967	Dec. Lei 61/66	FRN = 76,2% do IUCL DNER = 40% do FRN	75,7 32,5
	Dec. Lei 208/67 (em vigor a partir de março)	FRN = 76,2% do IUCL  DNER = 60% do FRN	1 062,0  589,9
1968	Dec. Lei 343/67	FRN = 79,5% do IUCL DNER = 60,0% do FRN	1 427,3 743,0

O quadro mostra que as alterações sofridas na distribuição do IUCL têm evoluído com prejuízo para o DNER (atualmente com 37,92% do IUCL — Dec.-Lei 859/69) devido ao desvio de recursos para os setores aéreo e ferroviário, sendo que ambos já dispõem de fundos próprios, aplicados totalmente no desenvolvimento das respectivas atividades.

O FRN é o único fundo de transporte de origem exclusivamente fiscal, isto é, não dispõe de recursos orçamentários, saldos, juros, etc., como os demais.

As fontes de recursos do DNER para despesas de capital são apenas os créditos especiais e o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, sendo que os primeiros existem para complementar o imposto na sua função de financiador dos investimentos rodoviários.

Do produto do IUCL participam ainda a RFFSA, o Ministério da Aeronáutica, o Ministério das Minas e Energia, a PETROBRAS e o Departamento Nacional de Produção Mineral, que recebem quotas desproporcionais às suas respectivas contribuições.

Como na composição do IUCL entram elementos como gás e querosene de uso doméstico, combustíveis de uso industrial e combustíveis e lubrificantes para transporte marítimo, há evidentemente uma transferência de recursos desses setores contribuintes (e que não auferem o recurso) para os setores beneficiados. Apesar disto, no critério de distribuição de recursos do Imposto Único, deveria haver maior proporcionalidade entre contribuição e participação dos diferentes setores de transporte — medida que aumentaria a quota de participação do DNER, podendo, assim, diminuir as solicitações de créditos especiais do órgão.

**B — *Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego***

Além do Fundo Rodoviário Nacional, pelo Decreto-Lei n.º 512, de 21 de março de 1969, o DNER conta atualmente com o Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego. O DNER começará a receber efetivamente os recursos deste fundo a partir de 1970.

**IV.3.2.5 — *Constituição do Fundo Especial de Conservação e Segurança de Tráfego***

Conforme o item II do Art. 4.º do Decreto-Lei supracitado, constituem recurso deste fundo:

- a) Produto da Taxa de Conservação de Rodovias:  
— 0,5% sobre o valor do veículo, fixado anualmente em tabela publicada pelo DNER. A taxa rodoviária é paga anualmente.
- b) Taxa sobre o prêmio do seguro obrigatório de responsabilidade civil, relativa a transportes terrestres:  
— 10% do montante dos prêmios dos seguros obrigatórios de responsabilidade civil.



- c) Imposto sobre transporte rodoviário de passageiros:  
— 5% sobre os preços das passagens de transporte interestadual e intermunicipal de passageiros.  
(As empresas rodoviárias transportadoras de passageiros são as responsáveis pelo recolhimento do imposto).

#### **IV.3.2.6 — Legislação Referente ao Fundo Especial de Conservação e Segurança do Tráfego**

Dec.-Lei n.º 284, de 28-2-68:

Institui o imposto sobre transporte rodoviário de passageiros e dá outras providências.

Lei n.º 5.391, de 23-2-68:

Atribui recursos para melhoria das condições de segurança do sistema rodoviário.

Dec.-Lei n.º 397, de 30-12-68:

Cria a Taxa Rodoviária Federal, destinada à conservação de estradas de rodagem.

Dec.-Lei n.º 512, de 21-3-69:

(Ver Cap. V).

#### **IV.3.3 — Setor Marítimo**

##### *Fundo de Marinha Mercante*

#### **IV.3.3.1 — Criação e Objetivos**

Criado pela Lei n.º 3.381, de 24 de abril de 1958 e alterado pelo Decreto-Lei n.º 432, de 23 de janeiro de 1969, o Fundo de Marinha Mercante tem por objetivo:

- a) Financiar investimentos classificados em:  
— compra ou construção de embarcações em estaleiros nacionais para as empresas de navegação de propriedade da União;

- subscrição de ações de sociedades nacionais de navegação ou construção e/ou reparos navais;
  - construção de navios para a própria Comissão de Marinha Mercante, obrigatoriamente destinados a posterior arrendamento ou venda;
  - instituições dedicadas a pesquisas e serviços tecnológicos e a formação e complementação de pessoal especializado de interesse para a Marinha Mercante e Indústria Naval.
- b) Financiar as empresas nacionais de navegação ou construção e/ou reparação naval, privadas ou estatais para:
- construção de embarcações em estaleiros nacionais;
  - aquisição de equipamentos para recuperação de embarcações da Marinha Mercante Nacional.
- c) Conceder empréstimos aos armadores e estaleiros nacionais, mediante as condições e garantias usuais do Sistema Financeiro Nacional.
- d) Pagar prêmios à construção naval do País que não ultrapassarem os tetos estabelecidos pelo Dec.-Lei n.º 123 de 31-1-67.
- e) Custear despesas correspondentes da SUNAMAM. A verba do FMM a ser aplicada em custeio não pode ultrapassar a parcela de 8% dos recursos de fundos.

#### **IV.3.3.2. — Constituição e Aplicação do Fundo**

As receitas que constituem o FMM são:

- a) 50% do produto da Taxa de Renovação da Marinha Mercante;
- b) ingressos de capital, juros, comissões e outras receitas resultantes da aplicação dos recursos do próprio fundo;

- c) dotações orçamentárias e outros suprimentos oficiais;
- d) importâncias resultantes da aplicação prevista no 1.º do art. 66 da Lei n.º 3.244, de 14 de agosto de 1957, combinado com o artigo 163 do Dec.-Lei número 37, de 18-11-66;
- e) saldos anuais apurados pela CMM no desempenho de suas funções.

Estes recursos são recolhidos ao Banco do Brasil S/A em conta especial em nome da SUNAMAM e aplicados por estas atividades citadas em IV.3.3.1.

#### **IV.3.3.3 — Recursos de Natureza Tributária do Fundo de Marinha Mercante**

A componente tributária do Fundo de Marinha Mercante é a Taxa de Renovação da Marinha Mercante, que é assim composta:

- a) 20% do frete bruto pago na saída do pôrto nacional no comércio com o exterior;
- b) 20% do frete líquido pago na entrada no pôrto nacional no comércio com o exterior.

Do produto dessa taxa, os 50% que não se destinam à formação de fundo marítimo são depositados à conta da empresa de navegação nacional proprietária ou promissária-compradora da embarcação cujo serviço deu lugar à arrecadação.

#### **IV.3.3.4 — Dispositivos Legais Referentes ao FMM**

Lei n.º 3.244, de 14-8-57:

Dispõe sobre a reforma das tarifas das alfândegas. Destinava 32% da arrecadação da Taxa de Despacho Aduaneiro para o FMM (A T.D.A. era constituída por

5% do valor da mercadoria importada, exclusive aquela já gravada pelo IUCL. Foi extinta pelo Decreto-Lei 37, de 1966, art. 163).

Lei n.º 3.381, de 24-4-58:

Cria o Fundo de Marinha Mercante e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante. A composição do fundo era praticamente a atual, apenas com os 32% da T.D.A.

Dec.-Lei 37, de 18-11-66:

Dispõe sôbre o impôsto de importação. Art. 163, extingue a Taxa de Despacho Aduaneiro.

Dec.-Lei 191, de 24-2-67:

Autoriza o Poder Executivo a abrir o crédito de ..... NCr\$ 21.000.000,00 como refôrço ao FMM e dá outras providências.

Dec. n.º 60.679, de 3-5-67:

Institui o Fundo de Refinanciamento da Marinha Mercante.

Dec.-Lei 325, de 3-5-67:

Dispõe sôbre os recursos da arrecadação da Taxa de Renovação da Marinha Mercante e do FMM. Refere-se ao depósito da taxa no Banco do Brasil.

Dec.-Lei 362, de 18-12-68:

Modifica a Lei 3.381/58.

Lei n.º 5.312, de 4-9-67:

Dá nova redação ao art. 3.º, inciso III, da Lei 3.381/58 — Dispõe que até 8% das aplicações do Fundo podem ser destinados ao custeio dos serviços da SUNAMAM.

Dec.-Lei 432, de 23-1-69:

Modifica a Lei 3.381/58, que cria o FMM e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante.

Dec.-Lei 790, de 27-8-69:

Modifica o Dec.-Lei 432/69. Altera a Taxa de Renovação da Marinha Mercante, que constava do Dec.-Lei 432.

#### IV.3.3.5 — O Fundo de Refinanciamento da Marinha Mercante

Criado pelo Decreto n.º 60.679, de 3 de maio de 1967, esse fundo teve por objetivo refinarciar os contratos para compra e construção de embarcações à conta do Fundo de Marinha Mercante e também suplementar os prêmios à construção naval.

O recurso destinado ao Fundo de Refinanciamento foi aproximadamente de NCr\$ 135 milhões, distribuído pelos exercícios de 1967, 1968 e 1969.

O Fundo foi constituído de:

- a) recursos obtidos pela transferência mensal dos saldos da conta "Governo Federal — conta de liquidação da Instrução n.º 204 da SUMOC";
- b) recursos mobilizados pela SUNAMAM no mercado interno e internacional de capitais;
- c) dotações que, com base no artigo 61 da Lei 5.025, de 10 de junho de 1966, e sob autorização do Conselho Monetário Nacional, forem destacadas do "Fundo de Financiamento à Exportação" para concessão de prêmios à indústria de construção naval e financiamento ou refinanciamento dos contratos para compra ou construção de navios, desde que destinados à exportação e às linhas de longo curso;
- d) recursos orçamentários que venham a ser destinados nos exercícios de 1968 e 1969.

#### **IV.3.4 — Setor Ferroviário**

##### *Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário*

#### **IV.3.4.1 — Criação e Objetivos**

O Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário foi criado pelo Dec.-Lei 615, de 9 de junho de 1960, para suprir a RFFSA de recursos para desenvolvimento dos planos de recuperação, modernização e expansão de suas ferrovias (Conforme o Dec.-Lei citado, o FFDF não pode ser aplicado em despesas de custeio).

#### **IV.3.4.2 — Composição e Aplicação do Fundo**

Os recursos que compõem o Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário são:

- a) 8% da arrecadação do IUCL;
- b) dividendos atribuídos às ações representativas do capital da RFFSA de propriedade da União;
- c) dotações orçamentárias representadas por 5% do imposto de importação, enquanto a Rede Ferroviária permanecer em regime deficitário;
- d) créditos abertos por leis especiais.

Os recursos são entregues diretamente à RFFSA, que é a entidade administradora do Fundo e que os aplica exclusivamente em investimentos.

#### **IV.3.4.3 — Recursos de Natureza Tributária, do Fundo Ferroviário**

O Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário participa da arrecadação de dois impostos federais, o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes e o Imposto de Importação.

O Imposto Único é adicionado aos preços dos derivados, qualquer que seja a procedência do óleo, na seguinte proporção:

	%
gás liquefeito de petróleo .....	87,0
gasolina de aviação .....	323,0
gasolina de aviação .....	270,0
gasolina automotiva tipo A .....	347,0
gasolina automotiva tipo B .....	400,0
querosene e "signal oil" .....	144,0
óleo diesel .....	271,0
óleo combustível (Fuel Oil) .....	8,5
óleos lubrificantes simples, compostos ou emulsivos a granel .....	a 1.050,0
idem, idem, embalados .....	963,0
	a 1.225,0

Quanto ao Imposto de Importação, devido à sua complexidade, não cabe citar aqui os percentuais relativos aos diferentes produtos importados.

#### **IV.3.4.4 — Dispositivos Legais Referentes ao Fundo Ferroviário**

Lei n.º 4.102, de 20-7-62:

Transforma o DNEF em autarquia e cria o Fundo Nacional de Inv. Ferroviário.

Lei n.º 5.165, de 21-10-66.

Dec.-Lei 118, de 31-1-67:

Trata dos Fundos de Melhoramento e Renovação Patrimonial (já extintos).

Dec.-Lei 414, de 10-1-69:

Institui o FFDF, altera o art. 163 do Dec.-Lei 37/66 e o § 1.º do art. 66 da Lei n.º 3.244/57 (revogado pelo Dec.-Lei n.º 615/69).

Dec.-Lei 615, de 9-6-69:

Institui o Fundo Federal de Desenvolvimento Ferroviário.

Anteriormente ao FFDF, que só foi criado em 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e a Rêde Ferroviária Federal (em menor escala) dispunham do *Fundo Nacional de Investimento Ferroviário* (FNIF), que, conforme a sua lei de criação (Lei n.º 4.102, de 20 de julho de 1962), supria o sistema ferroviário federal de recursos para:

- a) estudos, projetos, construções de novas vias férreas, ligações, variantes do Plano Ferroviário Nacional e prolongamento das existentes;
- b) execução de programas de obras patrimoniais, de investimento de capital nas estradas de ferro;
- c) amortização e juros de empréstimos referentes a financiamentos devidamente autorizados para a execução de programas de investimentos aprovados pelo DNEF.

Pela Constituição de janeiro de 1967, o Fundo Nacional de Investimento Ferroviário desvinculou-se do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, que dêle dispunha como recurso para aplicação direta nos itens acima mencionados. É o seguinte o trecho constitucional em questão:

Art. 65 § 3.º — “Ressalvados os impostos únicos e as disposições desta Constituição e de leis complementares, *nenhum tributo terá a sua arrecadação vinculada a determinado órgão, fundo ou despesa*. A Lei poderá todavia instituir tributos cuja arrecadação constitua receita de orçamento de capital, vedada sua aplicação no custeio de despesas correntes”. (sem grifo, no original)



A composição do FNIF é a seguinte, pela Lei 4.102/62:

- 3% da renda tributária da União;
- Produto das taxas adicionais de Melhoramentos e de Renovação Patrimonial, correspondentes a 1% sobre as tarifas ferroviárias.

#### **IV.3.5 — Setor Aéreo**

##### *Fundo Aeroviário*

#### **IV.3.5.1 — Criação e Objetivos**

Criado pelo Decreto-Lei n.º 270, de 28 de fevereiro de 1967, o Fundo Aeroviário visa a suprir o Ministério da Aeronáutica de recursos para a modernização e aparelhamento dos serviços de segurança e proteção de vôo, construção de aeroportos e obras complementares, ampliação e pavimentação de pistas nos aeroportos existentes.

Antes da criação do Fundo Aeroviário, o Ministério da Aeronáutica dispunha do Fundo Aeronáutico, criado pela Lei n.º 3.000, de 11 de dezembro de 1956, e extinto pelo Dec.-Lei n.º 270/67 (art. 14). Essa Lei estabelecia que o Orçamento geral da União consignaria anualmente, a êsse Ministério, uma dotação na verba 3.0.0.0. — Desenvolvimento Econômico Social —, para o referido fundo.

#### **IV.3.5.2 — Constituição e Aplicação do Fundo Aeroviário**

Constituem recursos de Fundo Aeroviário:

- a) 2,86% da arrecadação do Impôsto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes;
- b) tarifas aeroportuárias;

- c) verbas orçamentárias, créditos especiais e recursos internacionais destinados a programas de desenvolvimento ou de manutenção de infra-estrutura aeronáutica (neste item estão computados 3% da arrecadação do Imposto de Importação);
- d) multas aplicadas por infrações às disposições do Código Brasileiro do Ar;
- e) quaisquer outros recursos que lhe forem expressamente atribuídos.

#### **IV.3.5.3 — Componentes Tributárias do Fundo Aeroviário**

Tributos de três naturezas entram na constituição do Fundo Aeroviário:

- a) tarifa aeroportuária; corresponde aos preços públicos cobrados em retribuição à efetiva utilização dos serviços, facilidades e instalações de infra-estrutura aeronáutica nacional;
- b) Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (Ver Fundo Ferroviário em IV.3.4.3);
- c) Imposto de Importação (conforme o § 1.º do art. 66 da Lei 3.244/57, combinado com o art. 163 do Decreto-Lei n.º 37/66); para a composição do Imposto de Importação, ver o Dec.-Lei n.º 37, de 18 de novembro de 1966.

#### **IV.3.5.4 — Legislação Relativa ao Fundo Aeroviário**

Dec.-Lei 270, de 28-2-67:

Cria o Fundo Aeroviário e o Conselho Aeroviário Nacional e dispõe sobre a constituição do Plano Aeroviário Nacional e a utilização da infra-estrutura aeroportuária brasileira, estabelecendo as taxas correspondentes.

Dec. 62.105, de 11-1-68:

Regulamenta o Dec.-Lei n.º 270/67, dispondo sobre as receitas do Fundo Aeroviário e os critérios para a quantificação e cobrança das taxas aeroportuárias, e dá outras providências.

Dec.-Lei 683, de 15-7-69:

Dispõe sobre as tarifas aeroportuárias e dá outras providências. (Pelo art. 2.º, os recursos provenientes da arrecadação, pelo Ministério da Aeronáutica das tarifas aeroportuárias constituirão receita do Fundo Aeroviário).

Dec.-Lei 859, de 11-9-69:

(Ver item IV.3.2.3)

## Capítulo V

### LEGISLAÇÃO ATUAL E INSTRUMENTOS DE AÇÃO

É a seguinte a legislação geral e os instrumentos de ação que regulam atualmente a Política de Transporte: (\*)

#### V.1 — Ano de 1967

##### V.1.1 — Leis

5.312, de 4-9-67:

Dá nova redação ao Art. 3.º, inciso III, da Lei n.º 3.381 de 24-4-58 — contratação de pessoal para a CMM.

NOTA: Altera a percentagem (de 5% para 8%) das aplicações do fundo, nos custeios da CMM que fica autorizada a contratar pessoal habilitado mediante aprovação de Orçamento do Ministério dos Transportes.

5.335, de 12-10-67:

Dá a denominação de Prestes Maia à BR-101 do Plano Rodoviário Nacional.

---

(\*) A consolidação da legislação aqui apresentada está atualizada até setembro de 1969, contendo portanto os instrumentos de ação criados no período de vigência do Programa Estratégico de Desenvolvimento.

Os dispositivos legais referentes a Fundos de Transportes, foram apresentados no Capítulo IV.

5 356, de 17-11-67:

Revoga o Decreto-Lei n.º 142, de 02-02-67, que dispõe sobre o Plano Rodoviário Nacional.

NOTA: Restabelece as disposições da Lei n.º 4.592 de 29-12-64 que institui o Plano Nacional de Viação.

5.357, de 17-11-67:

Estabelece penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleo em águas brasileiras, e dá outras providências.

Lei Complementar n.º 3, de 7-12-67:

Dispõe sobre os orçamentos plurianuais de investimentos e dá outras providências

### V.1.2 — Decretos-Leis

106, de 16-1-67:

Altera dispositivos no Decreto-Lei n.º 29, de 14-11-66 (que dispõe sobre passagens aéreas).

116, de 25-1-67:

Dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias via água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.

117, de 31-1-67:

Regula o limite máximo de carga por eixo, para o tráfego nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos, e dá outras providências.

NOTA: Dispõe sobre especificações técnicas dos veículos rodoviários, autorização de trafegar em condições excepcionais (dependendo do tipo de carga), aplicação de sanções, dotações próprias para aquisição de equipamento de fiscalização.

120, de 31-1-67:

Cria o Serviço de Estatística dos Transportes do MVOF.

121, de 31-1-67:

Estabelece a competência da União para regulamentar o transporte rodoviário de cargas e coletivos de passageiros.

122, de 31-1-67:

Reorganiza o DNER e dá outras providências.

123, de 31-1-67:

Estabelece a correção monetária nos contratos à conta do Fundo de Marinha Mercante, define as condições do prêmio pago aos armadores nacionais e eleva o teto dos financiamentos sob responsabilidade da CMM.

126, de 31-1-67:

Define as atribuições dos Portos Organizados e Repartições Aduaneiras na fiscalização, controle e trânsito de mercadorias.

NOTA: Dispõe sobre liberação de mercadorias nos portos, entrada e saída de veículos nas dependências portuárias, fiscalização de agentes aduaneiros e vistorias por autoridades aduaneiras dentro do porto.

127, de 31-1-67:

Dispõe sobre operações de carga e descarga de mercadorias nos portos organizados e dá outras providências.

135, de 2-2-67:

Dispõe sobre a constituição da Fundação denominada Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes — GEIPOT — e sobre os contratos celebrados pelo GEIPOT, órgão centralizado da União.

139, de 2-2-67:

Reestrutura o Conselho Nacional de Transportes.

142, de 2-2-67:

Dispõe sobre o Plano Rodoviário Nacional.

143, de 2-2-67:

Estabelece modificações no Plano Ferroviário Nacional, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei n.º 4.592, de 29-12-64 e dá outras providências.

145, de 2-2-67:

Extingue as taxas criadas pelo Decreto-Lei n.º 7.632, de 12-6-45, e dá outras providências (Taxas de Melhoramentos e Renovação Patrimonial).

NOTA: Extingue as taxas de Melhoramentos e Renovação Patrimonial, incorporando o percentual correspondente às tarifas ferroviárias. Prorroga o prazo de convalidação sobre investimentos de que trata o artigo 1.º da Lei 5.165/66.

152, de 10-2-67:

Autoriza a constituição de uma sociedade de economia mista destinada a explorar os serviços de transporte marítimo na Baía de Guanabara.

153, de 10-2-67:

Estabelece normas para o funcionamento da Cia Brasileira de Dragagem, constituída nos termos do Art. 26, da Lei n.º 4.213, de 14-2-63 e de acordo com o disposto no Decreto n.º 54.046, de 23-7-65.

154, de 10-2-67:

Dispõe sobre os bens e pessoal, vinculados ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata — Autarquia Federal vinculada ao MVOP, e autoriza a constituição do Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A e dá outras providências.

155, de 10-2-67:

Dispõe sobre a extinção da Autarquia Federal denominada Serviços de Navegação da Amazônia e de Adminis-

tração do Pôrto do Pará; autoriza a constituição da Empresa de Navegação da Amazônia S/A e da Cia. Docas do Pará, e dá outras providências.

188, de 23-2-67:

Dispõe sôbre a aplicação da correção do registro contábil do valor original dos bens do ativo imobilizado do capital das empresas concessionárias dos serviços portuários.

190, de 24-2-67:

Dispõe sôbre o despacho de embarcações e dá outras providências.

200, de 25-2-67:

Dispõe sôbre a organização da Administração Federal, estabelece diretrizes para a Reforma Administrativa e dá outras providências.

244, de 28-2-67:

Dispõe sôbre a indústria de construção naval.

249, de 28-2-67:

Dispõe sôbre a organização da Cia. de Navegação do São Francisco.

256, de 28-2-67:

Dispõe sôbre a extinção da Autarquia Federal denominada Administração do Pôrto do Rio de Janeiro e autoriza a constituição da CIA. DOCAS DO RIO DE JANEIRO, e dá outras providências.

284, de 28-2-67:

Institui o impôsto sôbre transporte rodoviário de passageiros e dá outras providências.

288, de 28-2-67:

Altera as disposições da Lei n.º 3.173, de 6-6-66 e regula a Zona Franca de Manaus.



### V.1.3. — Decretos

59.916, de 30-12-66:

Regulamenta dispositivos do Decreto-Lei n.º 49, de 18-11-66 (regulamentação do limite máximo de carga por eixo).

59.924, de 30-12-66:

Prorroga até 31-12-67 o prazo para aproveitamento dos navios estrangeiros na cabotagem nacional.

60.085, de 17-1-67:

Aprova a constituição da Sociedade por Ações Cia. de Navegação Lóide Brasileiro.

60.086, de 17-1-67:

Aprova a constituição da Sociedade por Ações Empresa de Reparos Navais Costeira S/A.

60.177, de 2-2-67:

Suprime o despacho consular de embarcações.

60.313, de 7-3-67:

Altera o valor das multas estabelecidas no regulamento para o tráfego marítimo.

60.318, de 7-3-67:

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 123, de 31-1-67, publicado no D.O. de 1-2-67 e dá outras providências.

60.322, de 7-3-67:

Dá nova redação ao Art. 22 do Dec. 59.832, de 21-12-66 (que regulamenta dispositivos do Decreto-Lei n.º 5).

NOTA: Refere-se a um erro gráfico do Artigo em questão que trata da dispensa de pagamento por serviço prestado também em casos de segurança nacional e do bem comum.

60.324, de 8-3-67:

Revoga o Decreto n.º 849 de 6-4-62, que criou no DNER, a Comissão Permanente de Educação Rodoviária.

60.340, de 9-3-67:

Dispõe sobre a rescisão do contrato de concessão para a exploração do Pôrto de Ilhéus e dá outras providências.

60.439, de 11-3-67:

Regulamenta o disposto no Art. 57 da Lei n.º 3.470, de 1958 e no Decreto-Lei n.º 188, de 23-2-67 (correção do registro contábil do valor original dos bens do ativo imobilizado do capital das empresas concessionárias dos serviços portuários).

60.440, de 13-3-67:

Declara a rescisão do contrato de concessão para a exploração do Pôrto de Manaus e dá outras providências.

60.442, de 13-3-67:

Dispõe sobre autorização para empresas de embarcações de pesca operarem no País.

60.473, de 14-3-67:

Institui uma comissão interministerial para a elaboração da regulamentação do Decreto-Lei n.º 127, de 31-1-67 (que dispõe sobre operações de carga e descarga de mercadorias nos portos organizados e dá outras providências).

60.507, de 14-3-67:

Altera o Regulamento da CMM baixado pelo Decreto n.º 46.512 de 21-7-59.

NOTA: Trata da nomeação para cargos da Comissão e competências dos diversos departamentos e pessoal a eles afeito.

60.571, de 10-4-67:

Institui a Comissão de Coordenação de Transportes a Granel e dá outras providências.

60.615, de 24-4-67:

Dispõe sobre a fixação das multas a que se refere o Art. 161 do Decreto-Lei n.º 32, de 18-11-66 (Código Brasileiro do Ar) e dá outras providências.

60.649, de 28-4-67:

Aprova a constituição da Sociedade por Ações Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A.

60.650, de 28-4-67:

Dispõe sobre a concessão de autorização para funcionamento das empresas de navegação de cabotagem marítima, fluvial e lacustre e fixa normas para a cassação de linhas de navegação.

60.706, de 9-5-67:

Altera o Decreto n.º 60.407 de 11-3-67 (que estabelece teto para reajuste de contratos e dispõe sobre a rescisão dos mesmos e dá outras providências).

60.739, de 23-5-67:

Dispõe sobre liberação de cargas vinculadas em navios de bandeira brasileira e dá outras providências).

NOTA: Concede 50% da carga importada ou exportada vinculada a navios de bandeira brasileira, ao país importador ou exportador desde que este dê ao Brasil igual tratamento e regula este tipo de transporte no caso da falta eventual de navio de bandeira brasileira ou afretado pelo País.

60.788, de 31-5-67:

Regulamenta, no que se refere aos limites máximos de pesos brutos dos veículos de carga, os parágrafos 1.º e 2.º do Art. 2.º da Lei n.º 5.108, de 21-9-66 (Código Nacional de Trânsito), alterada pelo Decreto-Lei n.º 37 de 28-2-67.

- 60.851, de 9-6-67:  
Veda às empresas de navegação sob controle do Governo efetuarem reparos de suas embarcações no estrangeiro sem prévia autorização da CMM, e dá outras providências.
- 60.868, de 16-6-67:  
Promulga o acôrdo entre Transportes Aéreos Regulares com a França.
- 60.883, de 21-6-67:  
Regulamenta o Art. 5.º e seus parágrafos do Decreto-Lei n.º 244, de 28-2-67, que dispõe, sôbre a indústria de construção naval.
- 60.896, de 23-6-67:  
Reestrutura a Comissão Executiva da Ponte Rio-Niterói.
- 60.967, de 7-7-67:  
Promulga o convênio complementar ao Convênio de Varsóvia para unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional, realizado por quem não seja transportador contratual.
- 60.989, de 12-7-67:  
Altera o Regulamento Geral dos Transportes, aprovado pelo Decreto n.º 51.813 de 8-3-67.
- 60.994, de 12-7-67:  
Dispõe sôbre aplicação dos atos do Poder Executivo que protejam e regulem o transporte marítimo de mercadorias de e para portos brasileiros.
- 61.040, de 18-7-67:  
Altera a redação do Decreto n.º 374, de 19-12-61 que fixa o valor limite dos conhecimentos negociáveis nas empresas ferroviárias.
- 61.100, de 28-7-67:  
Aprova o Regimento Interno da Comissão de Marinha Mercante.

61.156, de 16-8-67:

Aprova a constituição da Sociedade por Ações Cia. Docas do Pará — CDP — e dá outras providências.

61.301, de 6-9-67:

Aprova a constituição da Sociedade por Ações Empresa de Navegação da Amazônia S/A. ENASA

61.336, de 12-9-67:

Altera o art. 60 e revoga o artigo 61 e os artigos 65 a 73 e respectivos parágrafos do Decreto n.º 59.832 de 21-12-66 que regulamenta o Dec.-Lei n.º 5 de 4-4-66

NOTA: O Art. 60 passa a ser o seguinte: "Os armadores nacionais ou estrangeiros e os agentes de empresas de navegação nacionais, ou estrangeiras poderão exercer diretamente ou por seus prepostos, as atribuições de corretor de navios e as de despachante aduaneiro, no tocante às embarcações nacionais e estrangeiras, empregadas em navegação de grande ou pequena cabotagem, ou ainda, de navegação interior, de sua propriedade, armação ou agenciamento."

61.349, de 15-9-67:

Considera de alto interesse nacional para os fins previstos nos arts. 37 e 39 da Lei 4.131 de 3-9-62, a indústria de construção naval.

61.564, de 18-10-67:

Inclui parágrafo no Art. 16 do Decreto n.º 59.316/66 que regulamenta a Lei n.º 4.907/65, que dispõe sobre o uso de cofres de carga (*containers*).

NOTA: Conforme este parágrafo, as mercadorias contidas nos *containers* não se incluem nas isenções previstas no art. 16.

61.588, de 20-10-67:

Altera a redação do Art. 106 do Regulamento Geral de Transportes, aprovado pelo Decreto 51.813 de 8-3-63.

61.594, de 24-10-67:

Approva o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias Federais.

61.608, de 24-10-67:

Dispõe sobre aplicação dos recursos do Fundo de Melhoramento dos Portos e dá outras providências.

61.758, de 23-11-67:

Concede à "Pan American World Airways Inc.", autorização para continuar a funcionar no Brasil.

61.819, de 4-12-67:

Constitui o Conselho Aeroviário Nacional.

61.864, de 7-12-67:

Prorroga, até 31-12-68, o prazo para aproveitamento dos navios estrangeiros na cabotagem nacional.

61.914, de 14-12-67:

Altera prazo para apresentação do Plano Diretor de Implantação de Portos Pesqueiros.

61.980, de 28-12-67:

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 65, de 21-11-66, e dá outras providências (concede incentivos para o desenvolvimento da indústria de motores Diesel).

61.982, de 28-12-67:

Altera o Art. 56 do Decreto n.º 8.680, de 5-12-42. Regulamento dos Serviços Portuários do Rio de Janeiro.

## V.2 — Ano de 1968

### V.2.1 — Leis

5.391, de 23-2-68:

Atribui recursos para melhoria das condições de segurança do sistema rodoviário (D.O. 28-2-68).

NOTA: Destina por 5 anos 10% dos prêmios de seguros obrigatórios de responsabilidade civil, relativos ao transporte terrestre, para a melhoria das condições de segurança do sistema rodoviário.

5.395, de 23-2-68:

Dispõe sobre cofres de carga (*containers*) e altera o Art. 9.º do Decreto-Lei n.º 83, de 21-12-66, que dispõe sobre a cobrança de taxas portuárias (D. O. 28-2-68).

NOTA: Determina que não se aplique aos cofres de carga o que dispõe o Decreto-Lei n.º 83 de 26-12-66. Estes cofres gozam de todos os benefícios previstos na Lei n.º 4.907/65, exclusive as taxas.

5.413, de 10-4-68:

Institui, em caráter temporário, a licença extraordinária e dá outras providências. (D. O. 10-4-68).

5.434, de 14-5-68:

Dá nova redação ao parágrafo 3.º do Art. 21 do Decreto-Lei n.º 67 de 21-11-66. (D. O. 15-5-68).

5.436, de 16-5-68:

Dá nova redação ao parágrafo único do Art. 9.º do Decreto-Lei n.º 5, de 4-4-66, que estabelece normas para a recuperação econômica das atividades da Marinha Mercante, dos portos nacionais e da RFFSA e dá outras providências. (D. O. 17-6-68).

5.450, de 5-6-68:

Aprova o Orçamento Plurianual para o Triênio 1968/1970 (D. O. 6-6-68).

5.480, de 10-8-68:

Revoga o Decreto-Lei n.º 127, de 31-1-67, revoga e altera a redação de dispositivos do Decreto-lei n.º 5, de 4-4-66, e dá outras providências (D. O. 14-8-68).

### V.2.2 — Decretos-Leis

397, de 30-12-68:

Cria a Taxa Rodoviária Federal destinada à conservação de estradas de rodagem (D. O. 30-12-68).

### V.2.3 — Decretos

62.105, de 11-1-68:

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 270, de 28-2-67, dispondo sobre as Receitas do Fundo Aeroviário e os critérios para quantificação e cobrança das taxas aeroportuárias e dá outras providências (D. O. 12-1-68).

NOTA: Estipula que da estimativa da receita das taxas aeroportuárias de cada aeroporto, 20% sejam aplicados em programas de melhoria do próprio aeroporto.

62.303, de 22-2-68:

Institui GT no MT para obtenção de financiamentos externos destinados a obras rodoviárias (D. O. 23-2-68).

62.383, de 11-3-68:

Dispõe sobre a concessão de autorização para o financiamento e outorga de linhas para as empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, fluvial e lacustre e fixa normas para cassação de linhas de navegação (D. O. 12-3-68).

62.384, de 11-3-68:

Dispõe sobre a fiscalização do trânsito nas rodovias federais a cargo do DNER e dá outras providências (Diário Oficial, 12-3-68).

NOTA: Determina as atribuições do DNER que, para este fim, será supervisionado pelo Departamento de Polícia Federal.

62.479, de 28-3-68:

Regulamenta o Art. 36 e seu parágrafo único, do Decreto-Lei n.º 67, de 21-11-66 (D. O. 28-3-68).

62.483, de 29-3-68:

Dispõe sobre a construção, manutenção e exploração de aeródromos públicos pela União, ou mediante concessão (D. O. 1-4-68).



62.606, de 26-3-68:

Cria a Comissão Nacional da Bacia do Prata (Diário Oficial, 29-3-68).

62.626, de 30-4-68:

Altera o prazo para apresentação do Plano Diretor de Implantação de Portos Pesqueiros (D. O. 2-5-68).

62.645, de 3-5-68:

Autoriza o Ministro dos Transportes a assinar os contratos de concessão dos Terminais Marítimos de Macau e Areia Branca no Estado do Rio Grande do Norte (Diário Oficial 3-5-68).

62.926, de 28-6-68:

Altera a redação dos Arts. 36 e 37, do Regulamento do Código Nacional de Trânsito aprovado pelo Decreto número 62.127, de 16-1-68 (D. O. 1-7-68).

63.137, de 21-8-68:

Aprova as cláusulas do Contrato de Concessão do Pôrto Salineiro de Macau, no Estado do Rio Grande do Norte, com a firma TERMASA (D. O. 23-8-68).

63.138, de 21-8-68:

Aprova as cláusulas do Contrato de Concessão do Pôrto Salineiro de Areia Branca, no Estado do Rio Grande do Norte, com a firma TERSAL (D. O. 23-8-68).

63.281, de 25-9-68:

Dispõe sobre o Planejamento dos Recursos Humanos para o desenvolvimento (D. O. 26-9-68).

63.137, de 21-8-68:

Institui GT junto ao MME com as atribuições de estudar a conveniência e oportunidade de constituição de empresa subsidiária da PETROBRÁS para executar as atividades do transporte marítimo de petróleo e derivados (D. O. 25-9-68).

63.695, de 28-11-68:

Autoriza o DNPVN a criar a Administração do Pôrto de Aracaju — APA (D. O. 2-12-68).

63.794, de 12-12-68:

Cria a Comissão do Vale do Paraíba do Sul e dá outras providências (D. O. 18-12-68).

63.837, de 17-12-68:

Autoriza a RFFSA a incorporar os bens imóveis e instalações da extinta Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana (D. O. 20-12-68).

63.940 de 30-12-68:

Dispõe sôbre a aquisição de aeronaves para empresas de transporte aéreo regular (D. O. 30-12-68).

### V.3 — Ano de 1969

#### V.3.1 — Decretos-Leis

451, de 4-2-69:

Inclui no Plano Nacional de Viação o trecho rodoviário Assis Brasil (Fronteira com Peru) a Brasília.

498, de 13-3-69:

Isenta de imposto a importação de materiais destinados à construção de navios cargueiros.

NOTA: Dependendo de critério a ser adotado pela SUNAMAM, em casos excepcionais, alguns materiais poderão não ficar sujeitos às normas de apuração de similaridade.

512, de 21-3-69:

Regula a Política Nacional de Viação Rodoviária, fixa diretrizes para a reorganização do DNER e dá outras providências.

NOTA: O DNER é o órgão de execução da Política Nacional de Viação. O Decreto-Lei dispõe sôbre a constituição da receita do DNER e do seu pessoal.

514, de 31-3-69:

Inclui no Plano Nacional de Viação, Setor Rodoviário aprovado pela Lei n.º 5.356/67, a ligação rodoviária BR-487-PR, Ponta Grossa — Campo Mourão — Ponte Tigre — BR-163.

516, de 7-4-69:

Altera a denominação do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, (GEIPOT) para Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes (GEIPOT), e dá outras providências.

525, de 8-4-69:

Autoriza a constituição de sociedade de economia mista destinada a explorar os serviços do Pôrto de Pesca de Laguna, SC, e dá outras providências.

553, de 25-4-69:

Altera os limites do mar territorial do Brasil e dá outras providências.

561, de 30-4-69:

Acrescenta um parágrafo sob o n.º 5 ao Art. 26 do Dec.-Lei n.º 5, de 4-4-66.

NOTA: Trata da movimentação de carga no caso de congestionamento das instalações portuárias.

562, de 30-4-69:

Altera a redação da Lei n.º 5.450 de 5-6-68, que aprovou o Orçamento Plurianual de Investimentos para o Triênio 1968/1970.

NOTA: Altera a redação de uma rubrica do item DNPVN.

567, de 7-5-69:

Dispõe sobre a isenção dos tributos incidentes na importação de bens destinados à construção da Ponte Rio-Niterói.

NOTA: Os favores fiscais mencionados neste Dec.-Lei estão condicionados ao reconhecimento em cada importação pela CACEX mediante atestado da Comissão Executiva da Ponte Rio-Niterói.

585, de 16-5-69:

Regula o depósito e guarda de aeronaves nas apreensões judiciais ou administrativas.

601, de 29-5-69:

Aprova acordos aéreos com a Dinamarca, Noruega, e Suécia assinados no Rio de Janeiro, a 18-3-69.

612, de 4-6-69:

Acrescenta parágrafo ao Art. 8.º do Dec.-Lei n.º 516, de 7-4-69 (altera a denominação de GEIPOT e dá outras providências).

650, de 25-6-69:

Aprova a Convenção Internacional de Linhas de Carga — IMCO.

651, de 25-6-69:

Aprova o Acórdo sobre Transportes Aéreos entre o Brasil e a Suíça.

770, de 19-8-69:

Autoriza a União a constituir a Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A e dá outras providências.

NOTA: A EMBRAER é uma sociedade de economia mista vinculada ao Ministério da Aeronáutica, com sede em São José dos Campos (SP).

791, de 27-8-69:

Dispõe sobre o pedágio em rodovias federais e dá outras providências.

NOTA: A base de cálculo para a tarifa de pedágio leva em conta: a) custo de construção da obra e melhoramentos existentes; b) custos dos serviços e sobre-serviços operacionais, administrativos e fiscais.

794, de 27-8-69:

Autoriza a União a constituir empresas para exploração de portos, terminais e vias navegáveis e dá outras providências.

NOTA: A União subscreverá 51% do capital destas empresas.

799, de 28-8-69:

Reorganiza o Conselho Nacional de Transportes e dá outras providências.

NOTA: Dispõe sobre as finalidades, a composição e as funções do CNT.

802, de 28-8-69:

Declara a RFFSA e as demais ferrovias existentes no País isentas das obrigações estabelecidas no Dec.-Lei número 73, de 21-11-66.

NOTA: A RFFSA e as demais ferrovias estão isentas dos seguros de responsabilidade civil dos proprietários de veículos automotores e de incêndio e transporte de bens pertencentes a pessoas jurídicas situadas no País ou nele transportados.

832, de 8-9-69:

Regula a Política Nacional de Viação Ferroviária, fixa atribuições para o DNEF e dá outras providências.

NOTA: Determina a reforma administrativa do DNEF fixando suas atribuições como órgão coordenador, executor e fiscalizador da política ferroviária ou do plano ferroviário.

882, de 19-9-69:

Autoriza o Poder Executivo a incluir dotações nos projetos de Orçamentos Anuais, para os exercícios de 1971 a 1979 e fixa os respectivos montantes.

NOTA: Trata de dotações da União à conta do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes para atender ao pagamento dos encargos assumidos pela Rede Ferroviária Federal com a aquisição de 180 locomotivas diesel-elétricas.

939, de 13-10-69:

Altera a redação do parágrafo único do artigo 1.º do Dec.-Lei n.º 794, de 27-8-69 e dá outras providências.

955 de 13-10-69:

Altera o Plano Nacional de Viação — Setor Rodoviário, aprovado pela Lei 5.356 de 17-11-67 incluindo a rodovia que menciona.

NOTA: Inclui a BR-421 (Ariquemas — Alto Candeias —Guajará-Mirim).

973, de 20-10-69:

Regula a aplicação de correção monetária às concessionárias de serviços portuários.

974, de 20-10-69:

Autoriza o Poder Executivo a emitir apólice da Dívida Pública da União.

NOTA: O valor das apólices é de NCrS 150.000.000,00 e são especialmente destinadas a quaisquer dos pagamentos a empresas privadas concessionárias de portos nacionais.

990, de 21-10-69:

Aprova Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre, firmado pelo Brasil em Montevideu, a 19 de outubro de 1966.

991, de 21-10-69:

Dá nova redação a dispositivos do Dec.-Lei 200, de 25 de fevereiro de 1967, alterado pelo de n.º 900 de 29-9-69.

NOTA: Dispõe que compete ao Ministério da Aeronáutica para o cumprimento de sua destinação constitucional a orientação, a coordenação e o controle das atividades da Aviação Civil (altera os arts. 63, 64 e 66 do Dec.-Lei número 200/67).

999, de 21-10-69:

Institui a Taxa Rodoviária Única incidente sobre o registro e licenciamento de veículos e dá outras providências.

NOTA: A taxa será cobrada segundo tabelas baixadas anualmente pelo Min. dos Transportes e terá como base de cálculo, o peso, a capacidade de transporte e o modelo de tal modo que o seu valor não ultrapasse 2% do valor venal do veículo.

1.016 de 21-10-69:

Dispõe sobre o pagamento de serviços industriais ou comerciais prestados por órgãos vinculados ao M.T.

1.017 de 21-10-69:

Concede isenção parcial das Taxas de Renovação da **Ma-**rinha Mercante e de Melhoramentos dos Portos e dá outras providências.

NOTA: Os importadores de fertilizantes ficam obrigados ao pagamento de 50% das Taxas de Renovação da **Marinha** Mercante e de Melhoramentos dos Portos quando o transporte for feito por navios de bandeira norte-americana e a importação realizada sob a égide do acôrdo AID-512-L-061 pelo qual essa agência concedeu financiamento ao **Governo do** Brasil para a compra de fertilizantes.

1.021, de 21-10-69:

Altera o Dec.-Lei n.º 794, de 27-8-69 e dá outras providências.

NOTA: Refere-se à constituição do Conselho de Administração das empresas a que se refere o Dec.-Lei n.º 794/69.

### V.3.2 — Decretos

63.957, de 6-1-69:

Estabelece os aeroportos internacionais do Brasil e dá outras providências.

NOTA: Estabelece que o Ministério da Aeronáutica coordenará junto aos Ministérios da Fazenda, Saúde e Agricultura as medidas para instalação e permanência dos serviços de política, alfândega e saúde nos aeroportos internacionais.

63.965, de 8-1-69:

Prorroga até 31-12-69 o prazo para aproveitamento dos navios estrangeiros na cabotagem.

63.982, de 13-1-69:

Promulga o acôrdo para a construção de uma ponte sôbre o Rio Apa e ligação rodoviária.

64.008, de 20-1-69:

Dispõe sôbre nova redação o § 1.º do Art. 10, do Decreto 54.295 de 23-9-64 (remuneração dos recursos do Fundo Portuário Nacional e do Fundo de Melhoramento dos Portos).

NOTA: A remuneração dos recursos do FPN a ser computada anualmente no custo dos serviços, será no máximo de 10% do valor dêsses recursos aplicados no pôrto e não mais de 0,5%.

64.010, de 21-1-69:

Estabelece normas para a execução orçamentária, programa a execução financeira do Tesouro Nacional no exercício financeiro de 1969, e dá outras providências.

NOTA: Determina que os Secretários-Gerais dos Ministérios e os Presidentes das entidades, encaminharão relatórios trimestrais até o dia 30 dos meses de abril, julho, outubro e janeiro, relativo ao trimestre vencido. Cria um Grupo destinado a acompanhar a atuação das Fôrças Armadas, formado por representantes do Exército, Marinha, Aeronáutica e Ministério do Planejamento.

60.060, de 4-2-69:

Inclui no Plano Preferencial de Obras Rodoviárias, aprovado pelo Decreto 61.594, de 24-10-67, os trechos rodoviários que menciona.

64.064, de 5-2-69:

Regulamenta a execução do Decreto-Lei 284, de 28-2-67, que dispõe sôbre o impôsto sôbre transporte interestadual e intermunicipal de passageiros.

NOTA: O transporte de que trata êste Decreto é o rodoviário. O decreto define transporte intermunicipal e mercado de trabalho. O fato gerador do impôsto é a utilização do serviço rodoviário de passageiros e será calculado sôbre o preço de passagem (5%).



64.125, de 19-2-69:

Altera o nome da CMM, criada pelo Decreto-Lei número 3.100 de 7-3-41 para Superintendência Nacional da Marinha Mercante — SUNAMAM.

64.242, de 21-3-69

Altera a estrutura administrativa do DNER, e dá outras providências.

64.287, de 31-3-69:

Inclui no Plano Preferencial de Obras Rodoviárias Federal aprovado pelo Decreto 61.594 de 24-10-67, os trechos BR-163/PR: Pôrto Guaira — Pôrto Mendes, implantação e pavimentação: BR-467/PR: Pôrto Mendes—Casavel, implantação e pavimentação.

64.312, de 7-4-69:

Aprova o Regulamento do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes do Ministério dos Transportes.

64.359, de 17-4-69:

Cria no DNPVN, Comissão Especial para a Coordenação dos Serviços Portuários de Santos (COSEPS).

NOTA: Dispõe sobre a composição e as atribuições da COSEPS. O local de funcionamento será na cidade de Santos. As despesas da Comissão são por conta dos recursos tarifários do Pôrto de Santos com possibilidade de um adicional de até 1% sobre a tarifa em vigor.

64.385, de 22-4-69:

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 190, de 24-2-67, que dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências.

64.387, de 22-4-69:

Regulamenta o Decreto-Lei n.º 116, de 25-1-67, que dispõe sobre as operações inerentes ao transporte de mercadorias por água nos portos brasileiros, delimitando suas responsabilidades e tratando das faltas e avarias.

64.440, de 30-4-69:

Aprova a constituição da sociedade por ações Cia. Pôrto de Pesca de Laguna e dá outras providências.

64.521, de 15-5-69:

Cria Comissão Interministerial para facilidade de Transporte Aéreo Internacional.

NOTA: O decreto dá a constituição da Comissão a que se refere e seus objetivos, visando criar condições adequadas para o desenvolvimento da indústria de turismo, e simplificar o trânsito de passageiros carga e mala postal dos serviços aéreos internacionais.

64.655, de 6-6-69:

Cria Grupo de Trabalho Interministerial para estudar e propor regulamento sobre a cobrança da contribuição de melhoria.

NOTA: A contribuição de melhoria incide sobre a valorização de imóveis de propriedade privada em virtude de quaisquer das obras públicas que enumera, entre elas — construção e ampliação de pontes, túneis e viadutos, construção de estradas-de-ferro e construção, pavimentação e melhoramentos de estradas de rodagem; construção de aeródromos e aeroportos e seus acessos — Dec.-Lei n.º 195 de 24-2-67. O Decreto determina ainda a constituição do Grupo de Trabalho.

65.071, de 27-8-69:

Cria a Comissão de Empréstimos Externos e dá outras providências.

NOTA: À CEMPEX cabe promover estudos dos pedidos de autorização para contratação de financiamentos externos, colaborar na instrução dos processos de empréstimos externos do DF, Estados e Municípios e preparar subsídios para a formulação da política de endividamento externo.

65.144, de 12-9-69:

Institui o Sistema de Aviação Civil do Ministério da Aeronáutica e dá outras providências.

NOTA: Dispõe sobre as atividades do Sistema de Aviação Civil e sobre as competências do Departamento de Aviação Civil (DAC).

65.453, de 20-10-69:

Dispõe sobre a regulamentação das normas legais relativas à aplicação da correção monetária às empresas concessionárias de serviços portuários.

NOTA: Determina que as concessionárias de portos apresentem no prazo de 60 (sessenta) dias a relação, ano a ano, dos bens existentes a partir de 1.º de janeiro.

65.482, de 21-10-69:

Aprova os estatutos da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A.

65.518, de 21-10-69:

Aprova as cláusulas do instrumento da rescisão dos contratos de concessão dos terminais salineiros de Macau e Areia Branca, e determina a constituição de uma sociedade de economia mista para construção e exploração dos dois terminais referidos.

NOTA: A União terá 51% do capital social da referida empresa.

65.669, de 29-10-69:

Dispõe sobre contribuições do Governo brasileiro a organismos e entidades internacionais.

NOTA: Determina que nenhum compromisso relativo a contribuições a organismos e entidades internacionais seja assumido sem o prévio pronunciamento dos Ministérios de Planejamento e Coordenação Geral e das Relações Exteriores.

## Capítulo VI

### SUBVENÇÕES

#### VI.1 — Conceito

Conceitua-se como subvenção a cobertura dos *deficits* operacionais das empresas de transportes através de recursos provenientes do Tesouro.

Dependendo da estrutura econômica de uma atividade, a concessão de subvenções governamentais pode ser o único meio para a obtenção de benefícios econômicos equivalentes e que não se poderiam lograr, se o custo total de oferta do serviço fôsse cobrado ao usuário. Nos países em desenvolvimento a transferência direta dos custos totais do serviço de transportes para o usuário implica muitas vezes em prejuízo social, uma vez que a somatória destes custos é muito alta devido à baixa produtividade das diversas etapas de prestação do serviço. Contudo, se as subvenções forem concedidas de forma contínua e crescente no tempo, passarão a constituir importante foco inflacionário na medida em que financiarem as ineficiências do setor que tem, nesses recursos, como que uma garantia para saldar dívidas resultantes da baixa produtividade do serviço.

Por uma série de distorções estruturais dentro do setor e deste em relação aos demais setores da economia, os órgãos públicos de transportes, em sua grande maioria, têm operado

em regime deficitário, e, além de subvencionados, beneficiam-se ainda de subsídios diretos concedidos ao transporte de determinadas mercadorias ou de passageiros (suburbanos por exemplo). O subsídio direto ao consumidor do serviço em alguns casos não apresenta, necessariamente, inconvenientes de pressões inflacionárias, como as subvenções, desde que sejam fixados claramente os objetivos perseguidos pelos planejamentos global e setorial em relação à ajuda concedida e que sejam assegurados os ressarcimentos das despesas de transportes antieconômicos, quando solicitados pelo setor público. No entanto, se tarifas baixas representam, na verdade, uma incapacidade de reajustamento adequado por parte da entidade operacional, é evidente que os subsídios provocarão cumulativamente *deficits* operacionais, cobertos com recursos do Tesouro e, conseqüentemente, pressões inflacionárias. É claro que a redução dos *deficits* operacionais não depende exclusivamente de revisões tarifárias realistas, mas também da correção de uma série de deficiências estruturais e de operação. É certo, porém, que incapacidade de formulação de políticas tarifárias adequadas tem transformado os subsídios concedidos ao transporte de mercadorias e passageiros em graves focos inflacionários.

Os serviços de transportes beneficiam-se, ainda, de subsídios indiretos. Historicamente, no Brasil, estes foram particularmente importantes, manifestando-se através de: taxas de câmbio favorecidas para a importação de equipamentos, distribuição do impôsto único, isenção da cobrança de taxas específicas (por exemplo, utilização aeroportuária, pedágio rodoviário, etc).

A partir de 1964, o problema das subvenções e subsídios como fatores inflacionários foi atacado em duas frentes: a) redução de custos de operação e manutenção, através de incremento da produtividade dos serviços, e b) gradativa transferência dos custos de prestação dos serviços ao usuário.

através de revisão contínua das tarifas e fretes, reduzindo-se com isto, a tendência verificada até aquêle ano de participação crescente da coletividade na cobertura dêsses custos.

Na presente análise, serão tratadas apenas as subvenções concedidas às diversas modalidades de transportes para a cobertura dos *deficits*.

## **VI.2 — Posição Real dos Órgãos Face à Concessão de Subvenções**

De há muito vem a coletividade financiando o setor de transportes através de subvenções a fim de manter a continuidade da rêde viária dentro da evolução verificada nos diferentes sistemas. Esta contribuição é destinada a atender a despesas correntes e de capital, embora sômente os recursos para custeio dos órgãos sejam considerados realmente subvenção e, os demais, auxílios para capital.

A transferência de recursos federais aos órgãos, quando feita arbitrariamente devido à falta de planejamento na concessão de subvenções, é altamente responsável pela distorção na estrutura da demanda pelos serviços de transportes, pois o fato de algumas modalidades serem mais subvencionadas do que outras, implica preços finais de prestação do serviço irreais, e são êstes preços que, em última análise, vão servir de base para o cálculo opcional dos usuários.

Das entidades subvencionadas, a Rêde Ferroviária Federal tem sido a maior responsável pelo volume de recursos transferidos ao setor de transportes. O sistema portuário, devido à recuperação econômica da APRJ em 1967, não é mais subvencionado, cumprindo ressaltar que o ônus do governo federal para com esta atividade é devido ao DNPVN.

O quadro seguinte mostra as contribuições diretas do governo à navegação, ao sistema ferroviário e ao transporte aéreo.

## SUBVENÇÕES

NCr\$ milhões de julho de 1969

ANOS	Ferroviário (RFFSA)	Portuário (APRJ)	Marítimo (SUNAMAM)	Aéreo (DAC)	TOTAL
1956.....	610,3	1,9	459,1	39,4	710,7
1957.....	568,5	0,2	74,6	40,2	683,5
1958.....	526,9	—	195,7	40,0	762,7
1959.....	509,4	7,0	193,2	24,6	734,2
1960.....	515,7	0,8	275,2	21,4	813,1
1961.....	763,9	13,3	407,7	51,4	1 236,3
1962.....	1 063,4	59,6	355,3	151,1	1 629,4
1963.....	1 289,9	43,1	328,6	86,2	1 747,8
1964.....	1 267,6	25,2	243,6	72,0	1 608,4
1965.....	851,5	32,0	200,9	65,0	1 149,4
1966.....	533,2	44,4	172,0	45,4	795,0
1967.....	480,0	—	157,6	33,6	671,2
1968.....	620,0	—	39,6	11,5	671,1

Nota-se a ausência do sistema rodoviário, pois os subsídios a este concedidos sempre o foram em termos indiretos, difíceis de quantificar, tais como: câmbio especial, isenção de taxas de pedágio, etc. De modo geral, tais subsídios eram também extensíveis aos demais sistemas e vêm sendo corrigidos ao longo do tempo, notadamente após 1967, sem que, contudo, estejam de todo eliminados.

Observe-se que, no período 1959/1963, houve aumentos crescentes de concessão de recursos. A partir de 1964, com a adoção de medidas saneadoras, observou-se positiva recuperação financeira, notadamente no setor portuário (APRJ) que, a partir de 1967, não mais recebeu subvenção. Quanto aos transportes marítimo e aéreo ocorreu uma queda acentuada de suas participações no total, restando o sistema ferroviário, responsável, em 1968, por 92,4% do total das subvenções.

O quadro abaixo demonstra a participação relativa dos diversos órgãos no total das subvenções:

### SUBVENÇÕES

#### Participação Percentual dos Setores

ANOS	Ferroviário (RFFSA)	Portuário (APRJ)	Marítimo (SUNAMAM)	Aéreo (DAC)	TOTAL
1956.....	85,9	0,3	8,3	5,5	100
1957.....	83,2	0,1	10,9	5,8	100
1958.....	69,1	—	25,7	5,2	100
1959.....	69,4	0,9	26,3	3,4	100
1960.....	63,3	0,1	33,9	2,7	100
1961.....	61,8	1,1	33,0	4,1	100
1962.....	65,3	3,6	21,9	9,2	100
1963.....	73,8	2,5	18,8	4,9	100
1964.....	78,8	1,6	15,1	4,5	100
1965.....	74,1	2,8	17,5	5,6	100
1966.....	67,1	5,6	21,6	5,7	100
1967.....	71,5	—	23,5	5,0	100
1968.....	92,4	—	5,9	1,7	100

A proporção média da participação anual dos setores no período analisado é a seguinte:

Ferroviário — 73,5

Marítimo — 20,2

Aéreo — 4,9

Portuário — 1,4

As deficiências e anomalias do setor de transportes já foram por demais estudadas e apontadas, bem como equacionadas as medidas e planos para corrigi-las. Os sucessos ou insucessos obtidos são funções dos responsáveis diretos pelos respectivos setores, de quem se espera eficiência nas decisões



e energia e determinação nas medidas de saneamento adotadas, uma vez que a política definida pelo Governo é a de que a tarifa reflita os custos reais em nível de eficiência a fim de que a demanda não sofra as distorções que vem apresentando.

Por outro lado, a realidade tarifária aplicada a um sistema eivado de deficiências talvez responsáveis pelos custos que apresentam, cobraria do usuário não só o preço do transporte em si, mas também a baixa produtividade e deficiências apontadas.

O Governo adotará, pois uma política segundo a qual os órgãos responsáveis pelos meios de transportes deverão se ajustar cada vez mais ao conceito de operação industrial, com parâmetros racionalmente equacionados, a fim de que, gradativamente, as subvenções pagas pela coletividade sejam reduzidas e eliminadas.

### **VI.3 — A Situação Financeira dos Órgãos e a Transferência de Recursos Orçamentários**

Além das distorções de ordem econômica, já abordadas, é através da análise da situação financeira dos órgãos de transporte que se demonstra um outro aspecto da questão da concessão de subvenções.

A falta de programação das transferências de recursos para o setor resulta em maiores despesas do governo do que as necessárias, uma vez que, contabilmente, estas transferências têm sido, de modo geral, superiores às necessidades reais dos órgãos. Disto decorrem os saldos demonstrados nos quadros seguintes, onde figuram como exceções apenas a Rede Ferroviária Federal nos exercícios de 1964, 1967 e 1968 e o DNER em 1967.

Comparando-se as Receitas Próprias (Receita Total — Transferência) e as Despesas Totais (Custeio + Capital) dos órgãos de transporte, a existência do *deficit* é quase uma constante. No período apresentado a exceção é do DNPVN

nos exercícios de 1964, 1965 e 1966 e do DNER em 1965 e 1966 quando a Receita superou a Despesa. Apesar disto, nestes anos o DNPVN ainda recebeu recursos do Governo.

As transferências de recursos do Governo demonstradas no item IV do Quadro XXIX englobam dotações orçamentárias e subvenções. Representam portanto a despesa orçamentária total da União com o Setor de Transportes.

Esta distinção entre despesa orçamentária e subvenção advem do fato de serem diversas as naturezas dos órgãos face suas administrações econômica e financeira. Assim é que, o DNPVN, o DNER e o DNEF, por serem da administração direta do Governo, recebem deste recursos como dotações orçamentárias e não como auxílios pois estas verbas constituem despesa própria do Governo Federal. Quanto à RFFSA e a SUNAMAM, estas receitas são consignadas como subvenções pois se destinam realmente a cobrir os *deficits* operacionais das empresas.

A grande oscilação entre os dados anuais do item V do Quadro XXIX (*Transferências-Deficit*) evidencia a falta de um planejamento global na cessão de recursos federais ao setor de transportes. Sem levar em consideração a sistemática ou a finalidade destes recursos, pode-se em última análise, dizer que nos anos de 1964, 1965 e 1966, o governo financiou "a mais" o setor em respectivamente 63,6, 289,9 e 49,3 milhões de cruzeiros novos para, nos exercícios de 1967 e 1968 deixá-lo com *deficits* globais de 197,0 e 14,4.

Nos Quadros XXIX a XXXIV, os itens que representam recursos de governo são as transferências que compõem as receitas dos órgãos. Do lado da despesa, as transferências correntes destinam-se ao custeio do próprio órgão; no caso da SUNAMAM (Quadro XXXIII), constituem também subvenções às empresas navais e as *transferências de capital* são recursos que o DNER (Quadro XXXII) o DNPVN (Quadro XXXIV) e a SUNAMAM concedem respectivamente aos DERs estaduais, aos portos organizados e às empresas navais para financiar investimentos.

## QUADRO XXIX

## TRANSFERÊNCIAS ORÇAMENTÁRIAS AOS ÓRGÃOS DE TRANSPORTES

(NCR\$ Milhões de julho de 1969)

ANO	DISCRIMINAÇÃO	SETOR FERROVIÁRIO		SETOR PORTUÁRIO		SETOR MARÍTIMO (SUNAMAM)	SETOR RODOVIÁRIO (DNER)	TOTAL
		(I) (RFFSA)	(DNEF)	(APRJ)	(DNPVN)			
1964	I) DESPESA TOTAL.....	1 762,0	103,2	102,8	67,5	406,0	933,6	3 365,1
	II) RECEITA TOTAL — TRANSFERÊNCIAS	687,6	46,0	68,4	81,8	149,3	870,4	1 893,5
	III) DEFICIT (I — II).....	1 084,5	57,2	34,4	(2) — 13,3	256,7	63,2	1 482,6
	IV) TOTAL DAS TRANSFERÊNCIAS.....	1 072,4	56,0	25,2	32,5	266,1	94,0	1 516,2
	V) TRANSFERÊNCIAS — DEFICIT (IV — III).....	— 18,0	— 1,8	— 0,8	45,8	0,4	30,8	63,6
1965	I) DESPESA TOTAL.....	1 530,0	183,3	91,5	75,0	383,5	1 766,7	4 031,3
	II) RECEITA TOTAL — TRANSFERÊNCIAS	861,1	119,3	70,8	102,6	143,9	1 789,3	3 036,9
	III) DEFICIT (I — II).....	669,5	64,0	20,7	(2) — 27,0	239,7	(2) — 22,6	994,4
	IV) TOTAL DAS TRANSFERÊNCIAS.....	871,0	65,0	35,9	40,7	244,2	—	1 256,8
	V) TRANSFERÊNCIAS — DEFICIT (IV — III).....	201,6	1,0	15,8	67,7	4,5	(3) —	289,9
1966	I) DESPESA TOTAL.....	1 395,3	143,6	78,7	107,0	403,5	1 548,7	3 676,8
	II) RECEITA TOTAL — TRANSFERÊNCIAS	844,9	77,8	73,7	108,1	164,7	1 874,5	2 843,7
	III) DEFICIT.....	550,4	65,8	6,0	(2) — 1,1	238,8	(2) — 25,8	833,1
	IV) TOTAL DAS TRANSFERÊNCIAS.....	555,9	66,4	20,9	18,1	246,9	—	908,2
	V) TRANSFERÊNCIAS — DEFICIT (IV — III).....	5,6	0,8	15,9	19,8	8,1	(3) —	49,5
1967	I) DESPESA TOTAL.....	1 355,6	123,1	—	88,7	393,3	1 833,5	3 794,2
	II) RECEITA TOTAL — TRANSFERÊNCIAS	711,6	99,2	—	73,1	154,5	1 399,4	2 437,8
	III) DEFICIT (I — II).....	644,0	23,9	—	15,6	238,8	434,1	1 356,4
	IV) TOTAL DAS TRANSFERÊNCIAS.....	549,9	24,6	—	22,3	245,2	317,4	1 159,4
	V) TRANSFERÊNCIAS — DEFICIT (IV — III).....	— 84,1	0,7	—	6,7	6,4	— 116,7	— 197,0
1968 (previsão)	I) DESPESA TOTAL.....	1 262,2	139,0	—	192,0	306,2	1 872,5	3 771,9
	II) RECEITA TOTAL — TRANSFERÊNCIAS	721,8	27,6	—	143,8	186,0	1 701,8	2 780,7
	III) DEFICIT (I — II).....	540,4	111,4	—	49,4	119,3	170,7	991,2
	IV) TOTAL DAS TRANSFERÊNCIAS.....	443,8	111,5	—	49,4	201,4	170,7	976,8
	V) TRANSFERÊNCIAS — DEFICIT (IV — III).....	— 56,6	0,1	—	—	82,1	—	— 14,4

O ITEM — DESPESA TOTAL — INCLUI DESPESA DE CUSTEIO E CAPITAL.

(1) Não inclui encargos de financiamento no exterior.

(2) A receita própria cobriu a despesa (não houve "deficit").

(3) Não houve transferências de governo.

**QUADRO XXX**

**RECEITAS E DESPESAS DE CAPITAL DO SETOR FERROVIÁRIO  
(DNEF)**

(NCr\$ Milhões de julho de 1969)

	1964	1965	1966	1967	1968
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>					
1. RECEITA CORRENTE.....	10,4	9,9	8,9	10,7	8,4
Própria (Industrial + outras)	0,4	0,5	—	—	0,1
TRANSFERÊNCIA.....	2,8	4,4	6,7	9,1	6,6
Fundos.....	7,2	5,0	2,2	1,6	1,7
2. RECEITA DE CAPITAL.....	72,8	136,2	121,2	81,5	105,0
Própria.....	—	—	—	—	—
TRANSFERÊNCIA ..	53,2	60,6	59,7	15,5	105,0
Fundos.....	19,6	75,6	61,5	66,6	—
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	18,8	38,2	14,1	31,6	25,7
4. RECEITA TOTAL.....	102,0	184,3	144,2	123,8	139,1
Própria.....	0,4	0,5	—	—	0,1
TRANSFERÊNCIA ..	56,0	65,0	66,4	24,8	111,5
Fundos.....	26,8	80,6	63,7	67,6	1,8
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>					
1. DESPESA CORRENTE.....	9,6	7,3	7,7	8,6	8,0
Operação.....	9,2	6,8	7,1	8,0	7,4
Transferência.....	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
2. DESPESA DE CAPITAL.....	86,4	140,7	125,5	84,5	104,9
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	7,2	35,3	10,4	30,0	28,1
4. DESPESA TOTAL..	103,2	183,3	143,6	123,1	139,0

**QUADRO XXXI**

**RECEITAS E DESPESAS DE CAPITAL DO SETOR FERROVIÁRIO  
(RFFSA)**

(NCr\$ Milhões de julho de 1969)

	1964	1965	1966	1967	1968 (Previsão)
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>					
1. RECEITA CORRENTE.....	1 477,6	1 380,8	1 076,9	1 089,8	982,8
Própria (Industrial + outras).....	435,6	548,6	543,7	539,9	539,0
TRANSFERÊNCIA .. Fundos.....	1 042,0 —	832,2 —	533,2 —	549,9 —	443,8 —
2. RECEITA DE CAPITAL.....	190,8	338,2	286,2	155,7	158,3
Própria.....	—	—	—	—	—
TRANSFERÊNCIA .. Fundos.....	30,4 160,4	38,7 299,5	22,7 263,5	— 155,7	— 158,3
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	71,6	13,0	37,7	16,0	24,6
4. RECEITA TOTAL .. Própria.....	1 740,0 435,6	1 732,1 548,5	1 400,8 543,7	1 261,5 539,9	1 185,6 539,0
TRANSFERÊNCIA .. Fundos.....	1 072,4 160,4	871,0 299,5	555,9 263,5	549,9 155,7	443,8 158,3
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>					
1. DESPESA CORRENTE.....	1 479,2	1 289,8	1 160,5	1 153,9	1 103,9
Operação.....	1 268,4	1 130,7	1 000,1	992,1	949,3
Transferência.....	210,8	159,1	160,4	161,8	154,6
2. DESPESA DE CAPITAL.....	201,2	227,7	229,8	201,7	158,3
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	71,6	13,0	4,9	—	—
4. DESPESA TOTAL..	1.752,0	1.530,6	1.395,3	1.355,6	1.262,2

Não inclui encargo de financiamento do exterior pago diretamente pelo Tesouro Nacional.

**QUADRO XXXII**

**RECEITAS E DESPESAS CORRENTES E DE CAPITAL DO SETOR  
RODOVIÁRIO — (DNER)**

(NCr\$ Milhões de julho de 1969)

	1964	1965	1966	1967	1968
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>					
1. RECEITA CORRENTE.....	926,4	1 573,3	1 467,8	1 235,3	230,0
Própria.....	0,4	—	—	—	—
<i>TRANSFERÊNCIAS.</i>	<i>56,0</i>	—	—	<i>79,6</i>	<i>97,1</i>
Fundos.....	864,0	1 561,3	1 458,9	1 146,4	123,4
Patrimônio.....	6,0	12,0	8,9	9,3	9,5
2. RECEITA DE CAPITAL.....	38,0	196,0	90,8	461,1	1 642,4
Própria.....	—	—	—	—	—
<i>TRANSFERÊNCIAS.</i>	<i>38,0</i>	—	—	<i>237,8</i>	<i>73,5</i>
Fundos.....	—	—	—	—	1 391,0
Diversas.....	—	196,0	90,8	223,3	177,9
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	—	20,0	15,9	20,4	—
4. RECEITA TOTAL..	964,4	1 789,3	1 574,5	1 716,8	1 872,4
Própria.....	0,4	—	—	—	—
<i>TRANSFERÊNCIAS.</i>	<i>94,0</i>	—	—	<i>317,4</i>	<i>170,6</i>
Fundos.....	864,0	1 561,3	1 458,9	1 146,4	1 514,4
Diversas.....	6,0	208,0	99,7	232,6	187,4
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>					
1. DESPESA CORRENTE.....	216,0	188,2	189,2	212,1	224,2
Custeio.....	202,4	165,9	154,1	179,6	194,8
Transferências.....	13,6	22,3	35,1	32,5	29,4
2. DESPESA CAPITAL	717,6	1 571,4	1 340,1	1 617,5	1 642,4
Investimentos.....	151,6	588,9	397,1	1 031,1	846,6
Transferências.....	518,8	960,1	896,0	527,9	769,9
Diversas.....	47,2	22,4	47,0	58,5	25,9
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	—	7,1	19,4	3,9	5,9
4. DESPESA TOTAL..	933,6	1 766,7	1 548,7	1 833,5	1 872,5

QUADRO XXXIII

RECEITAS E DESPESAS CORRENTES E DE CAPITAL DO SETOR DE NAVEGAÇÃO — (SUNAMAM)

(NCr\$ Milhões de julho de 1969)

	1964	1965	1966	1967	1968 (previsão)
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>					
1. RECEITA CORRENTE.....	346,1	318,4	287,8	263,8	76,8
Própria.....	—	—	—	—	—
TRANSFERÊNCIAS.....	239,2	201,6	169,6	150,3	33,0
Fundos + outros.....	106,9	116,8	118,2	113,5	43,8
2. RECEITA DE CAPITAL.....	49,6	66,7	97,5	112,5	305,6
Própria.....	—	—	—	—	—
TRANSFERÊNCIAS.....	28,9	42,6	77,2	94,8	168,3
Fundos.....	—	—	—	—	—
Diversas.....	22,7	24,1	20,3	17,7	137,3
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	14,7	2,9	26,2	23,4	5,8
4. RECEITA TOTAL.....	410,4	388,1	411,6	399,7	388,3
Própria.....	—	—	—	—	—
TRANSFERÊNCIAS.....	266,1	244,2	246,9	245,2	201,4
Fundos + outras.....	106,9	116,9	118,2	113,4	43,8
Diversas.....	22,7	24,1	20,3	17,7	137,3
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>					
1. DESPESA CORRENTE.....	248,0	208,5	177,9	159,8	45,7
SUNAMAM.....	5,4	6,4	7,4	8,7	12,1
Transferência a empresas navais.....	242,6	202,1	170,5	151,1	33,6
2. DESPESA CAPITAL.....	158,0	175,1	224,9	233,5	260,5
SUNAMAM.....	0,1	0,1	0,2	0,4	0,5
Transferência a empresas navais.....	157,9	175,0	224,7	233,1	260,0
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	—	—	0,7	—	—
4. DESPESA TOTAL.....	406,0	383,6	403,5	393,3	306,2

**QUADRO XXXIV**

**RECEITAS E DESPESAS DE CAPITAL DO SETOR DE PORTOS  
(DNPVN)**

(NCR\$ Milhões de julho de 1968)

	1964	1965	1966	1967	1968
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>					
1. RECEITA CORRENTE.....	86,4	87,6	57,4	56,3	75,5
Própria (Industrial)...	—	3,0	0,0	—	1,1
<b>TRANSFERÊNCIAS</b>					
(Orç.).....	23,9	29,9	18,1	19,4	24,1
Fundos.....	62,5	54,7	39,3	35,7	50,3
Diversas.....	—	—	0,0	1,2	—
2. RECEITA DE CAPITAL.....	8,6	10,7	—	2,9	98,7
Própria.....	—	—	—	—	—
<b>TRANSFERÊNCIAS.</b>					
Fundos.....	8,6	10,7	—	2,9	25,2
Operações crédito....	—	—	—	—	73,5
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	19,3	45,0	68,8	36,2	17,7
4. RECEITA TOTAL..	114,3	143,3	126,2	95,4	192,0
Própria.....	—	3,0	0,0	—	1,1
<b>TRANSFERÊNCIAS.</b>					
Fundos.....	32,5	40,7	18,1	22,3	49,4
Diversos.....	62,5	54,6	39,3	35,7	50,3
Diversos.....	—	—	0,0	1,2	73,5
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>					
1. DESPESA CORRENTE.....	23,6	29,1	24,5	34,8	30,0
Operação.....	23,6	22,5	22,3	34,8	26,8
Transferências.....	—	6,6	2,2	—	3,2
2. RECEITA DE CAPITAL.....	20,0	45,0	82,5	53,9	162,0
Investimentos.....	20,0	24,2	61,8	51,9	160,3
Transferências.....	—	20,8	20,5	1,2	1,5
Inversões Financeiras..	—	0,0	0,2	0,8	0,2
3. EXERCÍCIOS ANTERIORES.....	23,8	1,5	—	—	—
4. DESPESA TOTAL..	67,5	75,8	107,0	88,7	192,0



**QUADRO XXXV**  
**RECEITAS E DESPESAS CORRENTES E DE CAPITAL DO SETOR**  
**DE PORTOS — (APRJ)**

(NCr\$ Milhões de julho de 1969)

DISCRIMINAÇÃO	1964	1965	1966
<b>I) RECEITA REALIZADA</b>			
1. RECEITA CORRENTE.....	93,2	97,3	81,6
Própria.....	62,4	57,2	53,5
<i>TRANSFERÊNCIAS</i> .....	<i>25,2</i>	<i>35,9</i>	<i>20,9</i>
Fundos.....	5,6	4,2	6,9
Diversas.....	—	—	—
2. RECEITA DE CAPITAL.....	0,4	2,9	0,7
Própria.....	—	0,3	0,2
<i>TRANSFERÊNCIAS</i> .....	—	—	—
Fundos.....	—	2,6	—
Diversas.....	0,4	—	0,5
3. <i>EXERCÍCIOS ANTERIORES</i> .....	—	<i>6,6</i>	<i>12,3</i>
4. RECEITA TOTAL.....	93,6	106,7	94,6
Própria.....	62,4	57,5	54,0
<i>TRANSFERÊNCIAS</i> .....	<i>25,2</i>	<i>35,9</i>	<i>20,9</i>
Fundos.....	5,6	6,8	6,9
Diversas.....	0,4	—	0,5
<b>II) DESPESA REALIZADA</b>			
1. DESPESA CORRENTE.....	101,2	78,8	62,0
Custeio.....	95,2	60,8	50,9
Transferências.....	6,0	18,0	11,1
2. DESPESA DE CAPITAL.....	1,6	6,2	11,9
Investimento.....	1,2	6,0	7,0
Inversões Fin.....	0,4	0,2	0,5
Diversos.....	—	—	4,4
3. <i>EXERCÍCIOS ANTERIORES</i> .....	—	<i>6,6</i>	<i>4,8</i>
4. DESPESA TOTAL.....	102,8	91,5	78,7

## P A R T E II

# Programas e Projetos Prioritários

---

**NOTA:** Em alguns projetos, o cronograma de recebimentos não corresponde à sua aplicação. Isto é devido aos elementos apresentados serem apenas os referentes à programação de recursos. Quando uma determinada obra não exige efetivamente o recurso para ela empenhado, através de reestruturação do Orçamento, o saldo é alocado para outra ou outras obras, sem contudo constar da programação aqui exposta.



**SOMA DOS PROJETOS PRIORITÁRIOS**

NCr\$ Milhões de 1969

	1968	1969	1970	TOTAL
Rodovias.....	607,9	818,3	650,9	2 077,1
Ferrovias.....	200,8	300,4	261,4	762,6
Portos e Vias Navegáveis.....	93,6	163,4	159,1	416,1
Marítimo e Fluvial.....	345,0	597,0	335,8	1 277,8
Aéreo.....	28,5	48,7	54,8	132,0
<i>TOTAL</i> .....	1 275,8	1 927,8	1 462,0	4 665,6



*TRANSPORTES MARÍTIMO E FLUVIAL*



## I — PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL

1. OBRA: 24 Liners — Financiamento e prêmio
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara e Rio de Janeiro

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: SUNAMAM

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:  
 (conforme o quadro abaixo) Este projeto, já em execução, permitirá aos 24 navios com 50% de operacionalidade e 50% de aproveitamento de carga, pagos todos os impostos e amortizados à SUNAMAM, ainda deixar um lucro líquido anual de cerca de .....  
 US\$ 500.000,00

CASCO	Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
			1968	1969	1970	1968-1970
CCN-022	100	—	25	55	20	100
CCN-023	100	—	15	50	35	100
CCN-024	100	—	15	50	35	100
CCN-025	100	—	15	50	35	100
CCN-026	100	—	15	50	25	90
CCN-027	100	—	12	48	30	90
CCN-028	100	—	3	47	40	90
CCN-029	100	—	2	48	40	90
N-032	100	—	27	53	20	100
N-033	100	—	7	53	40	100
N-034	100	—	7	43	50	100
N-035	100	—	7	33	50	100
N-036	100	—	7	33	30	70
N-037	100	—	7	23	30	60
N-038	100	—	3	27	30	60
N-039	100	—	2	28	30	60
B- 19	100	—	22	38	40	100
B- 20	100	—	22	38	40	100
B- 21	100	—	22	38	40	100
B- 22	100	—	22	38	40	100
B- 23	100	—	22	38	30	90
B- 24	100	—	7	23	40	90
B- 25	100	—	7	23	40	90
B- 26	100	—	7	23	40	90

IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Dimensionada a nossa frota para uma participação de 35%, ou sejam, 2.105.000 t. de carga e admitindo um crescimento no comércio exterior de 5% a.a., este número chegará a cerca de 2.300.000 t. a serem transportadas por ano.



### *Estrutura do Investimento*

#### **Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	112 160	17 250	44 410	50 500
Extra-orçamentários.....	52 754	35 718	17 036	—
Recursos próprios.....	201 450	24 150	47 000	130 300
Outros recursos internos .....	55 043	14 143	16 400	24 500
Recursos externos.....	173 456	13 456	160 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>594 863</b>	<b>104 717</b>	<b>284 846</b>	<b>205 300</b>

#### **Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	594 863	104 717	284 846	205 300
<b>TOTAL.....</b>	<b>594 863</b>	<b>106 717</b>	<b>284 846</b>	<b>205 300</b>

#### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	594 863	104 717	284 846	205 300
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

incluete material permanente.

## I — PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL

1. OBRA: 11 Cargueiros de 5 100 TDW — Financiamento e prêmio

2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara e Rio Grande do Sul

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: SUNAMAM

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: (conforme quadro abaixo). Financiamento e prêmio para construção de 11 Cargueiros, distribuídos e nas fases abaixo:

CASCO	Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
			1968	1969	1970	1968-1970
EMAQ 267	100	—	27	53	20	100
EMAQ 268	100	—	7	63	30	100
EMAQ 269	100	—	7	53	40	100
EMAQ 270	100	—	7	33	40	80
EMAQ 271	100	—	7	33	40	80
CANECO 179	100	—	20	60	20	100
CANECO 180	100	—	20	60	20	100
CANECO 181	100	—	7	43	40	90
SÓ 017	100	—	27	53	20	100
SÓ 018	100	—	12	53	25	90
SÓ 019	100	—	7	53	30	90

IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Este projeto, tem por objetivo a renovação da frota de Cabotagem que se encontra obsoleta, de baixa velocidade e com seu índice de rotatividade desprezível. É o tipo ideal para a costa brasileira.

### *Estrutura do Investimento*

#### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	50 033	4 488	7 745	37 800
Extra-orçamentários.....	15 106	6 106	9 000	—
Recursos próprios.....	53 218	8 165	28 053	17 000
Outros recursos internos.....	48 765	1 265	11 000	36 500
Recursos externos.....	60 000	—	60 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>227 122</b>	<b>20 024</b>	<b>115 798</b>	<b>91 300</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outrs custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	227 122	20 024	115 798	91 300
<b>TOTAL.....</b>	<b>227 122</b>	<b>20 024</b>	<b>115 798</b>	<b>91 300</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	227 122	20 024	115 798	91 300
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL

1. OBRA: Graneleiros
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara e Rio Grande do Sul

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	20 123	15 123	5 000	—
Extra-orçamentários.....	29 793	21 793	8 000	—
Recursos próprios.....	57 946	24 146	17 300	16 500
Outros recursos internos.....	11 508	3 508	8 000	—
Recursos externos.....	30 000	—	30 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>149 370</b>	<b>64 570</b>	<b>68 300</b>	<b>16 500</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros Custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	149 370	64 570	68 300	16 500
<b>TOTAL.....</b>	<b>149 370</b>	<b>64 570</b>	<b>68 300</b>	<b>16 500</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	149 370	64 570	68 300	16 500
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL**

1. OBRA: 2 Tanques
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 418	2 418	—	—
Extra-orçamentários.....	4 309	4 309	—	—
Recursos próprios.....	3 361	2 361	1 000	—
Outros recursos internos.....	2 000	—	2 000	—
Recursos externos.....	1 000	—	1 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>13 088</b>	<b>9 088</b>	<b>4 000</b>	<b>—</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1960	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	13 088	9 088	4 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>13 088</b>	<b>9 088</b>	<b>4 000</b>	<b>—</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	13 088	9 088	4 000	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL**

1. OBRA: Navegação Interior
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara, Rio de Janeiro, Rio G. do Sul e Bahia

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: SUNAMAM**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**  
 (conforme o quadro abaixo) Possuindo o Brasil uma extensa rede de aquavias interiores, com cerca de 45.000 km navegáveis, o incremento desse setor é de expressiva importância para o desenvolvimento sócio-econômico do país. Após estudos, a SUNAMAM contratou as seguintes embarcações:

CASCO	Destino	Extensão %	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
				1968	1969	1970	1968-1970
60 chatas	ENASA	100	—	15	45	40	100
12 empurr.	ENASA	100	—	10	40	50	100
L. 1	S.FCO.	100	—	50	40	10	100
L. 2	S.FCO.	100	—	50	40	10	100
R. 4	S.FCO.	100	—	10	60	30	100
R. 5	S.FCO.	100	—	10	60	30	100
Ch-21/26	S.FCO.	100	—	10	60	30	100
C-185	M-LAREN	100	—	90	10	—	100
C-014	EBIN	100	—	30	70	—	100
O34/36	ARATU	100	—	90	10	—	100
05/16	SO	100	—	90	10	—	100

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** A importância da Amazônia na Conjuntura Nacional, levou a SUNAMAM a dar especial atenção ao transporte fluvial naquela região. Foram estudadas quais seriam as melhores embarcações a se utilizar, de maneira a se ter um sistema que apresente melhor qualidade de serviço oferecido, custo e segurança.

#### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	8 181	—	—	8 181
Extra-orçamentários.....	8 739	4 739	4 000	—
Recursos próprios.....	22 849	4 830	3 500	14 519
Outros recursos internos.....	3 000	—	3 000	—
Recursos externos.....	6 000	—	6 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>48 769</b>	<b>9 569</b>	<b>16 500</b>	<b>22 700</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	48 769	9 569	16 500	22 700
<b>TOTAL.....</b>	<b>48 769</b>	<b>9 569</b>	<b>16 500</b>	<b>22 700</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	48 769	9 569	16 500	22 700
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL

1. OBRA: Outras Obras em Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara e Rio Grande do Sul

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	29 325	29 325	—	—
Extra-orçamentários.....	49 540	40 540	9 000	—
Recursos próprios.....	83 787	45 658	38 129	—
Outros recursos internos.....	16 510	8 510	8 000	—
Recursos externos.....	26 000	—	26 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>205 162</b>	<b>124 033</b>	<b>81 129</b>	<b>—</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	205 162	124 033	129 81	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>205 162</b>	<b>124 033</b>	<b>81 129</b>	<b>—</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	205 162	124 033	81 129	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

**PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL**

1. OBRA: Obras novas
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara e Rio de Janeiro

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	702	702	—	—
Extra-orçamentários.....	3 724	724	3 000	—
Recursos próprios.....	15 230	1 230	14 000	—
Outros recursos internos.....	6 000	—	6 000	—
Recursos externos.....	3 000	—	3 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 656</b>	<b>2 656</b>	<b>26 000</b>	<b>—</b>



**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	28 656	2 656	26 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 656</b>	<b>2 656</b>	<b>26 000</b>	<b>—</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	28 656	2 656	26 000	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

**PROGRAMA: CONSTRUÇÃO NAVAL**

1. OBRA: Subscrição de capital (Costeira)
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	10 350	10 350	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 350</b>	<b>10 350</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	10 350	10 350	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 350</b>	<b>10 350</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	10 350	10 350	—	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

*PORTOS E VIAS NAVEGÁVEIS*





**I — PROJETO: CONSTRUÇÃO DO PÔRTO DE ITAQUI**

1. OBRA: 420 m de cais
2. LOCALIZAÇÃO: Itaqui — Maranhão

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS e FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	22	51	23	4	78

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Construção de 420 m de cais para — 10,00 m a — 8,00 m, em “gabions” constituídos de estacas pranchas de aço e um terrapleno de 100 m de largura.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	8 519	2 899	4 270	1 350
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	9 613	3 832	2 600	3 181
Outros recursos internos.....	60	—	60	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 192</b>	<b>6 731</b>	<b>6 930</b>	<b>4 531</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	303	63	140	100
Outros custeios.....	75	17	35	23
Obras.....	17 814	6 651	6 755	4 408
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 192</b>	<b>6 731</b>	<b>6 930</b>	<b>4 531</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	18 192	6 731	6 930	4 531
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: ECLUSAS DE BOA ESPERANÇA**

1. OBRA: Construção de Eclusas na Barragem de Boa Esperança

2. LOCALIZAÇÃO: Rio Parnaíba — Maranhão e Piauí

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN****III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado (%)	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968 (%)	1969 (%)	1970 (%)	1968-1970 (%)
100 (2)	1,8	9,7	18,5	30,0	58,2

\* Obs: Os 40% restantes serão executados em 1971.

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Consta de duas eclusas, canais de acesso e barragem intermediária para vencer um desnível de 50 m provocado pela Barragem da Usina de Boa Esperança. Permitirá a navegação no Rio Parnaíba, em 1.200 km para calado de 2,00 m. Convênio com a COHEBE em vigor a partir de 1967.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	3 740	2 086	1 200	454
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	9 375	575	3 800	5 000
Outros recursos internos.....	3 000	—	3 000	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL..</b>	<b>16 115</b>	<b>2 661</b>	<b>8 000</b>	<b>5 454</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	300	31	160	109
Outros custeios.....	67	—	40	27
Obras.....	15 748	2 630	7 800	5 318
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 115</b>	<b>2 661</b>	<b>8 000</b>	<b>5 454</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	16 115	2 661	8 000	5 454
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente



**I — PROJETO: ESPIGAO DE RETENÇÃO DE AREIAS**

1. OBRA: Enrocamento

2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Mucuripe — Ceará

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: DNPVN

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (t)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
319.000	102.000	134.000	83.000	—	217.000

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Espigão constituído de enrocamento com o comprimento necessário para atingir a isóbata de — 10 m, conforme estudos feitos em laboratório, para a retenção das areias que iriam assorear o pôrto.

**I — PROJETO: INSTALAÇÃO ELÉTRICA**

1. OBRA: Subestação Receptora e postos transformadores

2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Mucuripe — Ceará

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: DNPVN

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	58,5	41,5	—	100

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Fornecimento e instalação de subestação receptora e de postos transformadores, rede elétrica e ligações para instalações especiais, inclusive para os guindastes de pórtico a serem adquiridos da RDA.

**I — PROJETO: CAIS**

1. OBRA: Prolongamento de 160 m de cais
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Mucuripe — Ceará

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	60,5	27	12,5	—	39,5

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Prolongamento de 160 m de cais para a profundidade de — 10 m, sôbre tubulões e obras complementares, inclusive terraplano.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	5 267	1 987	1 930	1 350
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	6 957	1 353	2 095	3 509
Outros recursos internos.....	4 511	551	1 960	2 000
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 735</b>	<b>3 891</b>	<b>5 985</b>	<b>6 859</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	281	80	65	136
Outros custeios.....	71	20	15	36
Obras.....	14 309	3 791	5 340	5 178
Equipamentos e instalações*.....	2 074	—	565	1 509
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 735</b>	<b>3 891</b>	<b>5 985</b>	<b>6 859</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	16 735	3 891	5 985	6 859
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**PROJETO: CABEDELLO**

LOCALIZAÇÃO: Paraiba

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 110	201	—	909
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	2 150	247	540	1 363
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 260</b>	<b>448</b>	<b>540</b>	<b>2 272</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	55	—	10	45
Outros custeios.....	14	—	5	9
Obras.....	2 700	445	265	1 990
Equipamentos e instalações*.....	491	3	260	228
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 260</b>	<b>448</b>	<b>540</b>	<b>2 272</b>

**Composição segundo a moeda**

	3 260	448	540	2 272
Moeda Nacional.....	3 260	448	540	2 272
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente

**I — PROJETO: QUEBRA-MAR**

1. OBRA: Construção do Quebra-mar do Banco do Inglês
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Recife — Pernambuco

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (t)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
645 800	—	51 664	224 750	224 750	201 164

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

Consiste na construção de um quebra-mar com 1.149 m de extensão, para a tranquilização da barra e do prolongamento do cais de Recife, constituído de curvamento numa quantidade de 645.800 t. As fases de execução foram ajustadas no andamento real da obra.

**I — PROJETO: DRAGAGEM**

1. OBRA: Dragagem do Pôrto de Recife
2. LOCALIZAÇÃO: Baía de Evolução — Recife — Pernambuco

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (m <sup>3</sup> )	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
4 000 000	1 980 000	1 140 000	880 000	—	2 020 000

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Dragagem de aprofundamento da baía do pôrto de Recife para a cota de — 10,00 m e — 8,00 m.

**I — PROJETO: RECUPERAÇÃO DO PÔRTO**

1. OBRA: Restauração de 2.000 m de cais
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Recife entre Armazéns 2 e 14 — Pernambuco

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS e FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	69,5	8,7	21,8	—	30,5

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Consiste na restauração de 2.000 m de cais, com injeção de argamassa nos blocos de concreto e de argila c/cimento no enrocamento, reparo no parâmetro e sistema de drenagem.

### *Estrutura do Investimento*

#### **Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	10 817	5 277	3 830	1 710
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	10 697	1 974	2 950	5 773
Outros recursos internos.....	11 691	2 143	7 730	1 818
Recursos externos.....	909	—	—	909
<b>TOTAL.....</b>	<b>34 114</b>	<b>9 394</b>	<b>14 510</b>	<b>10 210</b>

#### **Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1969	1970
Pessoal.....	692	185	280	227
Outros custeios.....	169	45	70	54
Obras.....	32 092	9 164	13 680	9 248
Equipamentos e instalações*.....	1 161	—	480	681
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>34 114</b>	<b>9 394</b>	<b>14 510</b>	<b>10 210</b>

#### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	33 205	9 394	14 510	9 301
Moeda Estrangeira.....	909	—	—	909

\* Inclusive material permanente

**I -- PROJETO: CAIS**

1. OBRA: Construção de 200 m de cais
2. LOCALIZAÇÃO: Maceió — Alagoas

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (m)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
200	54	44	102	—	146

- IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Construção de 200 m de cais para a profundidade de — 10,00 m, constituído de uma cortina de estacas pranchas de concreto armado, superestrutura apoiada em estacas premoldadas, enrocamento e terrapleno.

**I — PROJETO: TERMINAL AÇUCAREIRO**

1. OBRA: Cais e Terrapleno
2. LOCALIZAÇÃO: Maceió — Alagoas

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS e FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	38	62	—	100

- IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Construção de 200 m de cais para — 10,00 m, em estacas pranchas, superestrutura e estacas de carga em concreto armado, enrocamento de contenção e terrapleno com cerca de 70 000 m<sup>2</sup> para a instalação do Terminal Açucareiro.

## *Estrutura do Investimento*

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 619	839	700	1 080
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	6 963	673	4 200	2 090
Outros recursos internos.....	9 305	3 415	5 890	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 887</b>	<b>4 927</b>	<b>10 790</b>	<b>3 170</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1969	1970
Pessoal.....	184	69	65	50
Outros custeios.....	36	17	15	4
Obras.....	18 305	4 841	10 620	2 844
Equipamentos e instalações*.....	362	—	90	272
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 887</b>	<b>4 927</b>	<b>10 790</b>	<b>3 170</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	18 887	4 927	10 790	3 170
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente



**I — PROJETO: QUEBRA-MAR NORTE**

1. OBRA: Prolongamento do Quebra-Mar
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Salvador — Bahia

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	6	31	63	—	94

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Prolongamento de 260 m do Quebra-Mar Norte, constituído de enrocamento submerso como infraestrutura para o assentamento de 65 caixões em concreto armado encimados com uma muralha de concreto ciclópico — Finalidade: Abrigo para o cais de — 10,00 m.

**I — PROJETO: ENROCAMENTO DE FECHAMENTO**

1. OBRA: Enrocamento para contenção de atêrro
2. LOCALIZAÇÃO: Enseada de São Joaquim, Pôrto de Salvador — Bahia

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	54	35,8	10,2	—	46

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Consiste no enrocamento de fechamento da enseada de São Joaquim, com um volume de ..... 192.802 t de pedra, que servirá ao futuro terrapleno.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 313	1 313	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	9 217	2 668	4 540	2 009
Outros recursos internos.....	2 200	—	2 200	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
TOTAL.....	12 730	3 981	6 740	2 009

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	175	74	60	41
Outros custeios.....	41	17	15	9
Obras.....	7 495	1 674	5 235	586
Equipamentos e instalações*.....	5 019	2 216	1 430	1 373
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
TOTAL.....	12 730	3 981	6 740	2 009

### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	12 730	3 981	6 740	2 009
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**PROJETO: VITÓRIA**

LOCALIZAÇÃO: Espírito Santo

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	454	—	—	454
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	3 484	261	950	2 273
Outros recursos internos.....	550	—	550	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 488</b>	<b>261</b>	<b>1 500</b>	<b>2 727</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Personal.....	69	—	15	54
Outros custeios.....	19	—	5	14
Obras.....	2 869	—	210	2 659
Equipamentos e instalações*.....	1 531	261	1 270	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 488</b>	<b>261</b>	<b>1 500</b>	<b>2 727</b>

**Composição segundo a moeda.**

Moeda Nacional.....	4 488	261	1 500	2 727
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: DRAGAGEM**

1. OBRA: Dragagem de trechos do pôrto do Rio de Janeiro
2. LOCALIZAÇÃO: Molhe O. Weiskensk, Cais da Gamboa, Cais de S. Cristóvão -- Pôrto do Rio — Guanabara

**I — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (m <sup>2</sup> )	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
3 980 000	1 840 000	1 260 000	880 000	—	2 140 000

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Consiste na dragagem de restabelecimento das profundidades de trechos do pôrto para — 11,00 m, — 10,00 m e — 9,50 m.

**I — PROJETO: DRAGAGEM**

1. OBRA: Dragagem do Pôrto do Rio de Janeiro
2. LOCALIZAÇÃO: Canal de Acesso ao cais de Minério e Carvão — Pôrto do Rio — Guanabara

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (m <sup>2</sup> )	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
1 650 000	707 850	369 250	372 900	—	942 150

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Dragagem de aprofundamento do canal de acesso ao cais de minério e carvão, com uma largura de 150 m, e da bacia de evolução, ambos para a profundidade de — 12,00 m.

## *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	10 319	4 549	1 900	3 870
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	24 942	7 504	6 620	10 818
Outros recursos internos.....	8 814	—	7 250	1 564
Recursos externos.....	1 818	—	—	1 818
<b>TOTAL.....</b>	<b>45 893</b>	<b>12 053</b>	<b>15 770</b>	<b>18 070</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	876	240	300	336
Outros custeios.....	216	60	75	81
Obras.....	27 449	9 700	8 025	9 724
Equipamentos e instalações*.....	15 352	2 053	5 370	7 929
Inversões financeiras.....	2 000	—	2 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>45 893</b>	<b>12 053</b>	<b>15 770</b>	<b>18 070</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	44 075	12 053	15 770	16 252
Moeda Estrangeira.....	1 818	—	—	1 818

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: OBRAS COMPLEMENTARES AO PÔRTO**

1. OBRA: Atêrro e Urbanização
2. LOCALIZAÇÃO: Enseada de São Bento — Pôrto de Angra dos Reis — Rio de Janeiro

II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (%)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	12	68	20	100

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Consiste em atêrro (200.000 m<sup>3</sup>) e urbanização da Enseada de São Bento com serviços de enrocamento, galerias de águas pluviais, rêde de esgotos, canalização do Rio do Chôro, pavimentação, pontilhão, mureta, etc.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCrs mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	942	942	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	4 572	909	1 800	1 863
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>5 514</b>	<b>1 851</b>	<b>1 800</b>	<b>1 863</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	71	—	35	36
Outros custeios.....	19	—	10	9
Obras.....	5 424	1 851	1 755	1 818
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>5 514</b>	<b>1 851</b>	<b>1 800</b>	<b>1 863</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	5 514	1 851	1 800	1 863
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## PROJETO: PORTO DE SANTOS

LOCALIZAÇÃO: São Paulo

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	7 150	—	3 150	4 000
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	18 552	1 150,3	6 360	11 042
Outros recursos internos.....	6 365	1 836,7	3 620	909
Recursos externos.....	1 818	—	—	1 818
<b>TOTAL.....</b>	<b>33 885</b>	<b>2 987,0</b>	<b>13 130</b>	<b>17 769</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	647	—	220	427
Outros custeios.....	164	—	55	109
Obras.....	19 072	1 150	8 325	9 597
Equipamentos e instalações*.....	14 003	1 837	4 530	7 636
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>33 886</b>	<b>2 987</b>	<b>13 130</b>	<b>17 769</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	32 068	2 987	13 130	15 951
Moeda Estrangeira.....	1 818	—	—	1 818

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: CAIS DE INFLAMÁVEIS

1. OBRA: Construção de novo pier petroleiro
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Paranaguá — Paraná

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	53,34	30,00	16,66	100

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Construção de um pier, para calado de — 10 m, com 285 m de extensão, sendo 101 m de acesso e 184 m de acostagem, constituído de estrutura de concreto armado sobre fundações em estacas premoldadas. As fases de execução foram ajustadas ao andamento real da obra.



**I — PROJETO: CAIS COMERCIAL**

1. OBRA: Prolongamento de 500 m de cais comercial
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Paranaguá — Paraná

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	1,7	7,8	36,7	46,2

Obs: 1971—51,5%, 1972—2,3%

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

Consiste na construção de 500 m de cais para profundidade de — 10,00 m, constando de dragagem atêrro, pavimentação, linhas férreas e quatro arenas sendo o cais em estrutura de concreto armado sôbre fundação em estacas.

**I — PROJETO: SILO PARA CEREAIS**

1. OBRA: Construção de um silo para 10.000 t
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Paranaguá — Paraná

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (%)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	—	84	16	100

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

Consiste na construção de uma tôrre de 45,80 m de altura e de 16 células de 7 m de diâmetro e 25 m de altura, para capacidade mínima de 10.000 t em sua 1.<sup>a</sup> fase, com equipamentos eletromecânicos, localizado numa área de 40 x 100 m do trecho inicial dos 420 m de cais.

## I — PROJETO: DRAGAGEM

1. OBRA: Dragagem do pôrto de Paranaguá
2. LOCALIZAÇÃO: Canal de acesso ao Pôrto de Paranaguá — Paraná

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (m <sup>2</sup> )	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
3 500 000	—	1 099 000	2 401 000	—	3 500 000

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Dragagem de aprofundamento do canal de acesso para a profundidade de — 10,00 m.

### *Estrutura do Investimento*

#### Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	12 234	3 244	4 990	4 000
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	12 016	1 474	3 260	7 282
Outros recursos internos.....	1 295	—	750	545
Recursos externos.....	16 550	882	9 350	6 318
<b>TOTAL.....</b>	<b>42 095</b>	<b>5 600</b>	<b>18 350</b>	<b>18 145</b>

#### Cronograma de Aplicações: (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	855	155	360	340
Outros custeios.....	216	40	90	86
Obras.....	32 169	5 405	16 690	10 074
Equipamentos e instalações*.....	8 855	—	1 210	7 645
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>42 095</b>	<b>5 600</b>	<b>18 350</b>	<b>18 145</b>

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: CANALIZAÇÃO TIETÊ-PARANA

1. OBRA: Canalização do Sistema Tietê-Paraná
2. LOCALIZAÇÃO: Rios Tietê-Paraná — São Paulo

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (%)	Executado (%)	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968 (%)	1969 (%)	1970 (%)	1968-1970
100	—	3,9	24,5	38,6	67,0

Obs: Os 33% restantes serão executados em 1971.

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Conjunto de eclusas ao largo dos Rios Tietê e Paraná que permitirá a navegação em cerca de 2.000 km para calado de 3,00 m. Faz parte do Plano Hidroviário Nacional — Convênio com o Estado de São Paulo, em vigor a partir de 1968.

### *Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 409	—	1 500	909
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	17 662	2 300	7 180	8 182
Outros recursos internos.....	13 091	—	4 000	9 091
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>33 162</b>	<b>2 300</b>	<b>12 680</b>	<b>18 182</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	613	—	250	363
Outros custeios.....	150	—	60	90
Obras.....	32 399	2 300	12 370	17 729
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>33 162</b>	<b>2 300</b>	<b>12 680</b>	<b>18 182</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	33 162	2 300	12 680	18 182
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**PROJETO: SÃO FRANCISCO DO SUL**

LOCALIZAÇÃO: Santa Catarina

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 260	—	—	1 260
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	1 173	—	900	273
Outros recursos internos.....	904	—	450	454
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 337</b>	<b>—</b>	<b>1 350</b>	<b>1 987</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1968)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	61	—	25	36
Outros custeios.....	14	—	5	9
Obras.....	2 081	—	1 320	761
Equipamentos e instalações *.....	1 181	—	—	1 181
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 337</b>	<b>—</b>	<b>1 350</b>	<b>1 987</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional..	3 337	—	1 350	1 987
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente

**PROJETO: ITAJAÍ**

LOCALIZAÇÃO: Santa Catarina

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	967	—	370	597
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>967</b>	<b>—</b>	<b>370</b>	<b>597</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	23	—	10	13
Outros custeios.....	4	—	—	4
Obras.....	569	—	310	259
Equipamentos e instalações*.....	371	—	50	321
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>967</b>	<b>—</b>	<b>370</b>	<b>597</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	967	—	370	597
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: REDE ELÉTRICA

1. OBRA: Fornecimento e Instalação
2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Rio Grande — Rio Grande do Sul

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão (%)	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
100	—	49,8	47,4	2,8	100

IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Fornecimento e instalação de rede e respectivo equipamento para distribuição de energia elétrica no pôrto de Rio Grande, com a previsão da instalação dos guindastes de pórtico adquiridos da RDA.

## *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 850	—	1 770	1 080
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	6 494	3 456	1 020	2 018
Outros recursos internos.....	3 499	824	2 130	545
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 843</b>	<b>4 280</b>	<b>4 920</b>	<b>3 643</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	239	85	100	54
Outros custeios.....	58	20	25	13
Obras.....	6 654	1 427	3 105	2 122
Equipamentos e instalações*.....	5 892	2 748	1 690	1 454
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 843</b>	<b>4 280</b>	<b>4 920</b>	<b>3 643</b>

### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	12 843	4 280	4 920	3 643
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**PROJETO: PÓRTO ALEGRE**

LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	500	—	—	500
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	6 277	865	3 140	2 272
Outros recursos internos.....	1 100	—	1 100	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
TOTAL.....	7 877	865	4 240	2 772

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	134	—	80	54
Outros custeios.....	34	—	20	14
Obras.....	4 634	—	1 930	2 704
Equipamentos e instalações*.....	3 075	865	2 210	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
TOTAL.....	7 877	865	4 240	2 772

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	7 877	865	4 240	2 772
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.



**I — PROJETO: DRAGAGEM**

1. OBRA: Dragagem do Canal de acesso e bacia de evolução

2. LOCALIZAÇÃO: Pôrto de Belém — Pará

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão (m <sup>3</sup> )	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
1 000 000	—	—	700 000	300 000	1 000 000

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Restabelecimento das profundidades do pôrto para — 7m. As fases de execução foram ajustadas ao andamento real da obra.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	854	400	—	454
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	10 059	1 546	3 895	4 618
Outros recursos internos.....	9 150	195	6 500	2 455
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 063</b>	<b>2 141</b>	<b>10 395</b>	<b>7 527</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U, S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Personal.....	260	—	110	150
Outros custeios.....	66	—	30	36
Obras.....	14 489	541	8 680	5 268
Equipamentos e instalações*.....	5 248	1 600	1 575	2 073
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 063</b>	<b>2 141</b>	<b>10 395</b>	<b>7 527</b>

**Composição segundo a moeda**

	20 063	2 141	10 395	7 527
Moeda Nacional.....	—	—	—	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA: GUINDASTES DE PÓRTICO**

1. OBRA: Fornecimento
2. LOCALIZAÇÃO: Diversos portos

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**
**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

EXTENSÃO PROJETO	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Belém.....	7	2	9	—	11
Mucuripe.....	—	—	2	3	5
Cahedralo.....	—	—	3	—	3
Salvador.....	13	6	—	8	14
Vitória.....	—	6	—	—	6
Rio de Janeiro.....	—	25	11	9	45
Santos.....	—	—	20	16	36
Paranaguá.....	—	—	8	6	14
Rio Grande.....	15	8	4	—	19
Pôrto Alegre.....	—	17	—	—	17
<b>SOMA.....</b>	<b>35</b>	<b>64</b>	<b>57</b>	<b>42</b>	<b>163</b>

OBS. 1971-29

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Fornecimento de 227 guindastes de pórticos elétricos de capacidade de 3,2 t, 5/6,3 t, 10/12,5 t, 12,5 t, 16 t e 10 t (tipo Canguru) sendo 18 para Belém, 8 para Itaquí, 5 para Mucuripe, 3 para Cabedelo, 5 para Maceió, 27 para Salvador, 3 para Malhado, 6 para Vitória, 45 para Rio, 44 para Santos, 14 para Paranaguá, 3 para S. Francisco do Sul, 2 para Itajaí, 27 para Rio Grande e 17 para Pôrto Alegre.

V — **Observação:** 1) Os guindastes destinados a Santos estão sendo adquiridos à conta do Fundo de Depreciação do pôrto — 2) As parcelas não financiadas e as despesas com fretes, seguro, etc., estão incluídas nos projetos específicos.

I — **PROGRAMA: GUINDASTES DE PÓRTICO (PROGRAMA GLOBAL)**

1. **OBRA:** Fornecimento

2. **LOCALIZAÇÃO:** Diversos Portos

II — **ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** DNPVN

III — **DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

EXTENSÃO (unid.)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
227	35	64	57	42	163

OBS.: 1971 — 29

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Fornecimento de 227 guindastes de pórtico, elétricos, de capacidades de 3,2 t, 5/6,3 t; 10/12,5 t, 12,5 t, 16 t e 10 t (tipo Canguru) sendo 18 para Belém, 8 para Itaquí, 5 para Mucuripe, 3 para Cabedelo, 5 para Maceió, 27 para Salvador, 3 para Malhado, 6 para Vitória, 45 para Rio, 44 para Santos, 14 para Paranaguá, 3 para S. F. Sul, 2 para Itajaí, 27 para Rio Grande e 17 para Pôrto Alegre.

**I — PROGRAMA: GUINDASTES DE PÓRTICO (DETA-  
LHAMENTO POR PORTOS)**

1. OBRA: Montagem
2. LOCALIZAÇÃO: Diversos Portos

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: DNPVN**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

**Já Contratadas:**

EXTENSÃO (unid.)	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Belém — 18.....	—	—	7	11	18
Salvador — 27.....	—	—	17	10	27
Rio Grande — 27.....	—	—	27	—	27
Pôrto Alegre — 17.....	—	—	—	17	17
Vitória — 6.....	—	—	3	3	6
Rio de Janeiro — 45.....	—	—	5	31	36

OBS.: 1971 — 9

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATI-  
VAS: Montagem dos guindastes de pórtico adquiridos  
da RDA.**

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos* .....	63 500,0	24 860,0	17 640,0	21 000,0
<b>TOTAL.....</b>	<b>63 500,0</b>	<b>24 860,0</b>	<b>17 640,0</b>	<b>21 000,0</b>

\* Convênio com a República Democrática da Alemanha.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*	63 500,0	24 860,0	17 640,0	21 000,0
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL ...</b>	<b>63 500,0</b>	<b>24 860,0</b>	<b>17 640,0</b>	<b>21 000,0</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	—	—	—	—
Moeda Estrangeira**.....	15 119,0	5 919,0	4 200,0	5 000,0

\* Inclusive material permanente.

\*\* Em milhares de dólares-convênio

**PROGRAMA: OBRAS DIVERSAS**

LOCALIZAÇÃO: Território Nacional

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 925	1 545	1 080	2 300
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	4 382	851	1 000	2 531
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 307</b>	<b>2 396</b>	<b>2 080</b>	<b>4 831</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	138	—	20	118
Outros custeios.....	36	—	5	31
Obras.....	8 122	2 371	2 055	3 696
Equipamentos e instalações*.....	1 011	25	—	986
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 307</b>	<b>2 396</b>	<b>2 080</b>	<b>4 831</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	9 307	2 396	2 080	4 831
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**PROGRAMA: PORTOS FLUVIAIS**  
**LOCALIZAÇÃO: Território Nacional**

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 149	149	700	300
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	1 489	80	500	909
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>2 638</b>	<b>229</b>	<b>1 200</b>	<b>1 209</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	47	—	20	27
Outros custeios.....	14	—	5	9
Obras.....	2 214	229	1 175	810
Equipamentos e instalações*.....	363	—	—	363
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>2 638</b>	<b>229</b>	<b>1 200</b>	<b>1 209</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	2 638	229	1 200	1 209
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente.

**PROGRAMA: MELHORAMENTOS EM VIAS NAVEGÁVEIS**LOCALIZAÇÃO: Território Nacional  
*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	781	11	570	200
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	9 138	1 593	3 000	4 545
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	1 000	—	1 000	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 919</b>	<b>1 604</b>	<b>4 570</b>	<b>4 745</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	199	—	90	109
Outros custeios.....	47	—	20	27
Estudos.....	9 899	830	4 460	4 609
Equipamentos e instalações* ...	774	774	—	—
Inversões financeiras.. ..	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 919</b>	<b>1 604</b>	<b>4 570</b>	<b>4 745</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	9 919	1 604	3 570	4 745
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.





*TRANSPORTE FERROVIÁRIO*



**PROJETO: MELHORAMENTOS DE TRAÇADOS**

1. OBRA: Variante Campos Elíseos — Ambai
2. LOCALIZAÇÃO: Rio de Janeiro

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários . . . . .	—	—	—	—
Extra-orçamentários . . . . .	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL) . . . . .	846	173	400	273
Outros recursos internos . . . . .	—	—	—	—
Recursos externos . . . . .	—	—	—	—
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>846</b>	<b>173</b>	<b>400</b>	<b>273</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal . . . . .	—	—	—	—
Outros custeios . . . . .	—	—	—	—
Obras . . . . .	846	173	400	273
Equipamentos e instalações* . . . . .	—	—	—	—
Inversões financeiras . . . . .	—	—	—	—
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>846</b>	<b>173</b>	<b>400</b>	<b>273</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional . . . . .	846	173	400	273
Moeda Estrangeira . . . . .	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: MELHORAMENTOS DE TRAÇADO**

1. OBRA: Alargamento de Bitola
2. TRECHO: Divinópolis-Costa Pinto — Minas Geral  
V. F. C. O.

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA**

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICAT. VAS:** O alargamento de bitola entre Divinópolis Costa Pinto foi concluído e os investimentos aplicado em 1968 foram em serviços complementares.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	702	702	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>702</b>	<b>702</b>	—	—

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	702	702	—	—
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>702</b>	<b>702</b>	—	—

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	702	702	—	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

• Inclusive material permanente.

#### I — PROJETO: MELHORAMENTOS DE TRAÇADO

1. OBRA: Variante

2. TRECHO: Lins-Araçatuba — Mato Grosso —EFNOB

#### II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA

#### III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Variante Lins - Araçatuba (%).....	—	13	59	28	100

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Prosseguimento das obras da Variante, cujo investimento no triênio 1968/70, será de NCr\$ 20.565, visando melhoria das condições técnicas do traçado, para aumento de segurança e velocidade dos trens de carga e passageiros.

### *Estrutura do Investimento*

#### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	8 563	3 163	4 163	1 237
Outros recursos internos (BNDE).....	12 002	—	7 923	4 079
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 565</b>	<b>3 163</b>	<b>12 086</b>	<b>5 316</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1961)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	20 565	3 163	12 086	5 136
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 565</b>	<b>3 163</b>	<b>12 086</b>	<b>5 136</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	20 565	3 163	12 086	5 136
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: MELHORAMENTOS DE TRAÇADO

1. OBRA: Variante

2. TRECHO: Pedras Altas, Santa Maria-Canabarro e Jaguari-Santiago — Rio Grande do Sul — VFRGS

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Variante de Pedras Altas, Sta. Maria-Canabarro e Jaguari-Santiago (%).....	—	50	31	19	100

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Prosseguimento do programa em execução de variantes, atendendo-se as especificações técnicas dos traçados.

## *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	11 360	6 242	3 300	1 818
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 360</b>	<b>6 242</b>	<b>3 300</b>	<b>1 818</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	11 360	6 242	3 300	1 818
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 360</b>	<b>6 242</b>	<b>3 300</b>	<b>1 818</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	11 360	6 242	3 300	1 818
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.



## I — PROGRAMA: REMODELAÇÃO DE VIAS

1. OBRA: Remodelação da Via Permanente
2. LOCALIZAÇÃO: (Diversas Unidades de Operação)

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Execu- tado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Serviços na plataforma (km)..	—	670	1 283	1 258	3 211
Substituição de trilhos (km)..	—	320	700	755	1 775
Soldagem de trilhos (nº).....	—	27 900	35 000	52 500	115 400
Pontes e túneis (%). . . . .	—	16	43	41	100
Aquisição de trilhos (t). . . . .	—	56 047	45 000	55 000	156 047

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATI-

**VAS:** O presente programa dá continuidade ao programa de remodelação da via permanente, compreendendo serviços em 11.000 km, sendo 1.283 em 1969, 1.258 em 1970, 1.400 em 1971 e o restante em anos seguintes; substituição de 2.635 km de trilhos, sendo 700 em 1969, 755 em 1970 e 900 em 1971. Prevê-se, também, a aplicação de acessórios, soldas aluminotérmicas e elétricas, dormentes, lastro, instalação e aparelhamento de pedreiras, a aquisição de trilhos, aparelhos de mudança de via, bem como a construção ou compra de viaturas adequadas ao transporte do pessoal encarregado dos serviços na via.

Os investimentos projetados proporcionarão padrões modernos de segurança e rapidez no deslocamento das composições em tráfego, além de maior produtividade, economia e eficiência à manutenção da via permanente.

**I — PROGRAMA: REMODELAÇÃO DA VIA PERMANENTE**

1. OBRA: Pontes e Túneis
2. LOCALIZAÇÃO: Diversas Unidades de Operação

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Pontes e túneis (%)	—	16	43	41	100

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Reforço de inúmeras pontes nas diversas Unidades de Operação, face ao emprêgo de composições mais pesadas, alargamento de túneis para adaptá-los às novas condições de gabarito na Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e Estrada de Ferro Central do Brasil.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	22 769	5 060	2 950	14 759
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	128 958	29 355	57 562	42 041
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>151 727</b>	<b>34 415</b>	<b>60 512</b>	<b>56 800</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	147 228	33 383	58 918	55 027
Equipamentos e instalações*.....	4 499	1 032	1 694	1 773
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>151 727</b>	<b>34 415</b>	<b>60 512</b>	<b>56 800</b>

## Composição segundo a moeda

	151 727	34 415	60 512	56 800
Moeda Nacional.....	151 727	34 415	60 512	56 800
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROGRAMA: REMODELAÇÃO DA VIA PERMANENTE

1. OBRA: Aparelhamento de Terminais, Pátios, Desvios, Armazéns e Estações
2. LOCALIZAÇÃO: Diversas Unidades de Operação

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: R.F.F.S.A.

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Pátios, desvios e terminais (%).....	—	7	13	80	100
Estações e armazéns (%).....	—	18	34	48	100
Equipamentos (%).....	—	17	42	41	100

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Objetiva-se a remodelação e readaptação dos pátios, desvios e terminais existentes e construção de novos, a fim de facilitar manobras, aumentar a eficiência dos transportes dando rapidez e flexibilidade nos serviços de triagem nas composições evitando, assim, os congestionamentos ora verificados, bem como adequá-los à crescente política de containerização da Empresa.

Os investimentos aplicados nas estações e armazéns os adaptarão às atuais necessidades de transporte, dando adequada proteção às mercadorias confiadas às estradas e possibilitando melhor atendimento aos usuários.

Destacamos entre as obras atendidas por este projeto, o terminal de Porto Alegre, na VFRGS, a adaptação do pátio da Lapa, na EFSJ, e o terminal de carga da Guanabara, que envolve a remodelação e readaptação dos pátios de Marítima e Arará, permitindo moderna e racional conjugação de transportes.

#### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	210	—	210	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	23 727	3 842	5 885	14 000
Outros recursos internos (BNDE)	8 182	—	—	8 182
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>32 119</b>	<b>3 842</b>	<b>6 095</b>	<b>22 182</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	25 241	2 892	4 876	17 473
Equipamentos e instalações*.....	6 878	950	1 219	4 709
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>32 119</b>	<b>3 842</b>	<b>6 095</b>	<b>22 182</b>

## Composição segundo a moeda

	32 119	3 842	6 095	22 365
Moeda Nacional.....	32 119	3 842	6 095	22 365
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROGRAMA: INSTALAÇÃO DE RADIOTELEFONIA

1. OBRA: Comunicação, Licenciamento, Eletrificação e Sinalização
2. LOCALIZAÇÃO: Diversas Unidades de Operação

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Comunicações (100%).....	—	24	40	36	100
Eletrificação (100%).....	—	27	17	56	100
Sinalização e Licenciamento (100%).....	—	10	10	80	100

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O presente programa dará continuidade ao pro-

grama de implantação do sistema de radiotelefonia e comunicações por tele-impressores, interligando a sede da Empresa com as Unidades de Operação, além de racionalizar as condições de licenciamento, permitindo, assim, mais rápida e segura circulação dos trens, com o “staff elétrico”.

O Convênio BNDE/RRFSA aplicará investimentos na eletrificação da Serra do Mar, na E.F.S.J. e no Plano de Telecomunicações da E.F.C.B. A primeira citada compreende a montagem definitiva da cremalheira, acabamento da linha no trecho da Serra do Mar, serviços de eletrificação e o recebimento de 8 locomotivas elétricas. No Plano de Telecomunicações da EFCB haverá a conclusão do sistema de telex e telefonia automática “LINK” e U.H.F. no eixo Rio-São Paulo-Belo-Horizonte, atendendo, dessa forma, aos principais pontos de operação da U. O.

O programa abrangerá, ainda, a reforma do trecho eletrificado da VFCO e a conclusão da montagem do CTC nos trechos Sebastião Gualberto-Mogi das Cruzes, Campo Grande — Matadouro e no ramal de Paraopeba.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	750	—	750	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	47 423	14 644	12 379	20 400
Outros recursos internos(BNDE).	29 525	—	13 817	15 708
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>77 698</b>	<b>14 644</b>	<b>26 946</b>	<b>36 108</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	33 261	6 307	11 587	15 367
Equipamentos e instalações*..	44 437	8 337	15 359	20 741
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>77 698</b>	<b>14 644</b>	<b>26 946</b>	<b>36 108</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	77 698	14 644	26 946	36 108
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROGRAMA: AQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE

1. OBRA: Material Rodante e de tração
2. LOCALIZAÇÃO: Diversas Unidades de Operação

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Aquisição de vagões (n.º).....	—	310	400	400	1 110
Aquisição e recuperação de locos (n.º).....	—	29	14	13	56
Freio a ar comprimido (‰).....	—	23	39	38	100
Reconstrução e modernização de trens elétricos (n.º).....	—	6	8	8	22
Recuperação de vagões (n.º).....	—	250	200	250	700

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Visa o presente programa reequipar o material rodante de tôdas as Unidades de Operação, renovar a frota obsoleta de vagões, modernizar os trens-unidades elétricos da EFCB, reformar e recuperar locos elétricas e diesel-elétricas, além de concluir a mudança do sistema de freios e engates das estradas do Nordeste, possibilitando o intercâmbio com as do Sul, através do "FERRY BOAT", instalado em Propriá-Colégio.

Atenderá, ainda, êste programa à aquisição de 600 vagões, dos quais 200 para atender à crescente demanda de derivados de petróleo às zonas tributárias das refinarias Alberto Pasqualini, no R. G. do Sul, e Gabriel Passos, em Minas Gerais, e 400 vagões especializados para melhoria da operação.

#### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	71 636	—	40 536	31 100
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	86 587	31 883	33 404	21 300
Outros recursos internos (BNDE)	26 320	—	19 693	6 627
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>181 543</b>	<b>31 883</b>	<b>93 633</b>	<b>59 027</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Personal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	184 543	31 883	93 633	59 027
Equipamentos e instalações*...	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>184 543</b>	<b>31 883</b>	<b>93 633</b>	<b>59 027</b>



**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	184 543	31 883	93 633	59 027
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA APARELHAMENTO DAS UNIDADES DE OPERAÇÃO**

1. OBRA: Oficinas, Depósitos e Postos
2. LOCALIZAÇÃO: Diversas Unidades de Operação

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão	Execu- tado	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Oficinas .....	—	22	38	40	100
Depósitos.....	—	21	25	54	100
Postos.....	—	31	39	30	100

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** O objetivo deste programa é aparelhar as U.O. com oficinas, depósitos e postos capazes de proporcionar adequada e racional reforma, recuperação e manutenção do material rodante. Haverá, com a conclusão do programa, grande economia, possibilitando a não contratação de serviços em oficinas particulares, liberando, desta forma, recursos para outros investimentos necessários.

Igualmente, com o programa de total dieselização, há necessidade de permitir adequada alimentação e manutenção das locomotivas diesel, dotando os postos de abastecimento e revisão de equipamentos de filtragem e centrifugação do óleo diesel destinado às locomotivas.

## Estrutura do Investimento

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários (IUCL)....	17 020	4 617	6 167	6 236
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>17 020</b>	<b>4 617</b>	<b>6 167</b>	<b>6 236</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	17 020	4 617	6 167	6 236
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>17 020</b>	<b>4 617</b>	<b>6 167</b>	<b>6 236</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	17 020	4 617	6 167	6 236
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: MELHORIAS EM OLEODUTOS**

1. OBRA: Oleoduto

2. TRECHO: Cubatão-Utinga (São Paulo) — EFSJ

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA**

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão	Executado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Oleoduto(m).....	—	7 480	9 586	3 400	20 466

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Dando prosseguimento às obras de melhoria do oleoduto da EFSJ, iniciadas com a inauguração da 2ª linha de produtos claros, em janeiro de 1969, foram programados investimentos que elevarão, na obra citada, a capacidade de transporte de 1.225.000 t, em 1970, para 2.100.000 t, em 1975. Tais investimentos possibilitarão o atendimento à crescente demanda de consumo de combustíveis e derivados no Estado de São Paulo e regiões vizinhas.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários (F. Oleod.)	9 170	2 679	3 400	3 091
Recursos próprios.....	6 388	5 923	465	—
Outros recursos internos.....	5 721	—	5 721	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>21 279</b>	<b>8 602</b>	<b>9 586</b>	<b>3 091</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	2 131	863	959	309
Equipamentos e instalações*.....	19 148	7 739	8 627	2 782
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>21 279</b>	<b>8 602</b>	<b>9 586</b>	<b>3 091</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	21 279	8 602	9 586	3 091
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: MELHORAMENTOS DE TRAÇADO**

1. OBRA: Variante Campos Eliseos-Ambai
2. LOCALIZAÇÃO: Estado do Rio de Janeiro

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: RFFSA****III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

Extensão	Execu- tado	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Variante Campos Eliseos-Ambai (%).....	—	18	47	35	100

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Processa-se, no momento, a execução dos serviços complementares. A linha em bitola métrica já foi concluída.

## *Estrutura do Investimento*

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios (IUCL).....	6 900	—	—	6 900
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>6 900</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6 900</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1969	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	6 900	—	—	6 900
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>6 900</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>6 900</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	6 900	—	—	6 900
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente.

## I — PROJETO: TRONCO SUL

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Itapeva (SP) — Ponta Grossa (PR)

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Departamento Nacional de Estradas de Ferro

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Terraplenagem (m <sup>3</sup> )	10 500 000	—	5 000 000	5 500 000	—
Túneis (ml).....	1 010	—	1 010	—	—
O. Arte. Espec. (ml)	890	—	890	—	—
Edifícios (m <sup>2</sup> ).....	14 200	—	6 000	7 200	1 000
Superestrutura (km)	209	—	40	130	39
Comunicações (km)	209	—	59	150	—

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Trecho do T. S. definido como de 1.<sup>a</sup> prioridade, com conclusão prevista para o 1.<sup>o</sup> semestre de 1971, que substituirá o traçado atual da EFS e RVPSC, de precárias condições técnicas. Será realmente viável sua conclusão, se fôr mantida a programação financeira. Deverá ser concluída a infra-estrutura, ter prosseguimento as edificações e fechamento da faixa e ser dado início ao assentamento da via a partir de Itapeva e de Ponta Grossa.

### *Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentárias.....	67 900	—	26 100	41 800
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>67 900</b>	<b>—</b>	<b>26 100</b>	<b>41 800</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	30 900	—	24 000	6 900
Equipamentos e instalações*.....	37 000	—	2 100	34 900
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>67 900</b>	<b>—</b>	<b>26 100</b>	<b>41 800</b>

## Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	67 900	—	26 100	41 800
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: TRONCO SUL

1. OBRA: Construção

2. TRECHO: Ponta Grossa — Eng.º Bley (PR)

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Ferro

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

ITEM	Total do projeto	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Drenagem (ml)....	5 000	—	5 000	—	—
Consolidação (km)	30	—	30	—	—
Edifícios (m²).....	4 000	—	3 500	500	—
Superestrutura (km)	87	67	20	—	—
Lastramento (km)	87	67	20	—	—

## IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Devendo ser entregue ao tráfego provisório no

exercício de 1969, o trecho Ponta Grossa-Engenheiro Bley necessitará ainda de obras de consolidação e reforço do lastramento, assim como de construção de edifícios para alojamento do pessoal dos núcleos moto-mecanizados de conserva da via, e também de aquisição de equipamento para manutenção da linha.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	23 599	17 900	5 449	250
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 599</b>	<b>17 900</b>	<b>5 449</b>	<b>250</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	9 349	5 900	3 449	0
Equipamentos e instalações*.....	14 250	12 000	2 000	250
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 599</b>	<b>17 900</b>	<b>5 449</b>	<b>250</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	23 599	17 900	5 449	250
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.



I — PROJETO: TRONCO SUL

1. OBRA: Construção

2. TRECHO: Lajes (SC) — Roca Sales (RS)

II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Ferro

III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

ITEM	Total do projeto	% A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Terraplenagem (m <sup>3</sup> )	—	—	—	—	—
Drenagem (ml)....	10 000	—	5 000	5 000	—
Consolidação (km)	40	—	30	10	—
Edifícios (m <sup>2</sup> ).....	5 000	3 500	500	1 000	—
Superestrutura (km)	299	299	—	—	—

IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O trecho Lajes — Roca Sales será entregue ao tráfego provisório, no exercício de 1969, e deverão ser ainda executados serviços e obras de consolidação assim como construção de edifícios de duas estações intermediárias, e de residências de pessoal do tráfego e da conserva da via.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	42 724	37 089	5 335	300
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>42 724</b>	<b>37 089</b>	<b>5 335</b>	<b>300</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	42 089	37 089	5 000	—
Equipamentos e instalações*.....	635	—	335	300
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>42 724</b>	<b>37 089</b>	<b>5 335</b>	<b>300</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	42 724	37 089	5 335	300
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: TRONCO SUL**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Roca Sales (RS) — Montenegro (RS)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Ferro****III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Infra-estrutura (km)	74	74	—	—	—
Drenagem (ml)....	2 000	—	1 000	1 000	—
Consolidação (km)	25	—	—	25	—
Superestrutura (km)	74	60	14	—	—
Lastramento (km).	74	45	20	9	—

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O trecho Roca Sales — Montenegro será entre-**

gue ao tráfego provisório no exercício de 1969, impondo-se ainda serviços e obras de consolidação e defesa da linha antes de sua entrega ao tráfego definitivo. Está previsto o reforço do lastramento.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários .....	16 634	13 902	2 432	300
Extra-orçamentários .....	—	—	—	—
Recursos próprios .....	—	—	—	—
Outros recursos internos .....	—	—	—	—
Recursos externos .....	—	—	—	—
<b>TOTAL</b> .....	<b>16 634</b>	<b>13 902</b>	<b>2 432</b>	<b>300</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal .....	—	—	—	—
Outros custeios .....	—	—	—	—
Obras .....	10 732	8 000	2 432	300
Equipamentos e instalações* .....	5 902	5 902	0	0
Inversões financeiras .....	—	—	—	—
<b>TOTAL</b> .....	<b>16 634</b>	<b>13 902</b>	<b>2 432</b>	<b>300</b>

### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional .....	16 634	13 902	2 432	300
Moeda Estrangeira .....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: TRONCO SUL

1. OBRA: Construção

2. TRECHO: Uberlândia (MG) — Araguari-Pires do Rio (GO)

II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Ferro

## III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Estudos (km).....	220	120	100	—	—
Infra-estrutura (km)	275	30	30	40	50
Obras de Arte (ml)	50 000	12 000	10 000	18 000	10 000
Superestrutura (km)	275	—	—	35	100
Edifícios (m2).....	14 000	—	—	5 000	5 000

IV — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Integrantes do TS, constitui uma variante para melhoria do traçado em trecho operado pela CMEF e VFCO os trabalhos de construção estiveram, até julho de 1965, a cargo daquela Estrada. Daí por diante foram delegados à DVT pelo DNEF. Os serviços de infra-estrutura deverão estar concluídos em 1970, incluídas a ponte para travessia do rio Araguaí, um grande viaduto para transposição da Grota do Fundão, bem como o prédio da nova Estação de Uberlândia, à cuja execução foi atribuída a parcela de NCr\$ 900.000,00 (novecentos mil cruzeiros novos).

O 2.º Batalhão Ferroviário da DVT está revendo o projeto primitivo, quando poderão ser quantificados os serviços a serem executados.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	24 400	6 000	10 800	7 600
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>24 400</b>	<b>6 000</b>	<b>10 800</b>	<b>7 600</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	20 100	6 000	8 500	5 600
Equipamentos e instalações*.....	4 300	—	2 300	2 000
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>24 400</b>	<b>6 000</b>	<b>10 800</b>	<b>7 600</b>

#### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	24 400	6 000	10 800	7 600
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: T. 15**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Agua Boa — Cianorte (PR)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Drenagem (ml)....	61	39	22	—	—
Regularização (km)	61	39	22	—	—
O. Arte Especiais	300	150	150	—	—
Superestrutura (km)	61	39	22	—	—
Edifícios (m2).....	1 500	—	—	700	800

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

Trecho integrante do T.15 do PNV, servirá a rica região agrícola do Norte do Paraná. Estudos de viabilidade definirão o seu prolongamento até Guaiara, na fronteira com o Paraguai. Atualmente está operando com tráfego provisório até o local onde será edificada a Estação de Jussara. Prevê-se para 1969 a entrega ao tráfego, em caráter provisório, de todo o trecho. Impõe-se, para 1970, os serviços e obras que se fizerem necessários à entrega do trecho ao tráfego definitivo, inclusive a construção de todos edifícios das estações e moradia do pessoal.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 800	1 400	3 100	300
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 800</b>	<b>1 400</b>	<b>3 100</b>	<b>300</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	500	—	500	—
Obras.....	4 000	1 400	2 600	—
Equipamentos e instalações*....	300	—	—	300
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 800</b>	<b>1 400</b>	<b>3 100</b>	<b>300</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	4 800	1 400	3 100	300
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente.

**I — PROJETO: L-25**

1. OBRA: Construção

2. TRECHO: Jundiapéba (SP) — Ribeirão Pires (SP)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Terraplenagem (m <sup>3</sup> )	2 000 000	1 400 000	600 000	—	—
O. Arte especiais (ml).....	200	—	200	—	—
Superestrutura (km)	30	—	30	—	—

IV — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** A L-25 do PNV, está integrada no projeto do sul ferroviário da cidade de São Paulo e, como tal, de grande importância econômica para a região. Sua conclusão está prevista para o 1.º semestre de 1970. Objetiva de imediato o abastecimento de matérias-primas à COSIPA e o transporte de produtos acabados dessa Siderúrgica, e a dotação prevista se destina a serviços de conserva extraordinária e defesa de linha nova.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	16 827	8 600	7 977	250
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos (BNDE)	12 000	—	12 000	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 827</b>	<b>8 600</b>	<b>19 977</b>	<b>250</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	25 827	8 600	16 977	250
Equipamentos e instalações*.....	3 000	—	3 000	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 827</b>	<b>8 600</b>	<b>19 977</b>	<b>250</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	28 827	8 600	19 977	250
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.



**I — PROJETO: TRONCO SUL**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Brasília (DF) — Pires do Rio (GO)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Drenagem (ml)....	10 000	—	—	10 000	—
Terraplenagem (m³)	20 000	—	—	20 000	—
Consolidação (km)	30	—	—	30	—
Edifícios (m²).....	16 000	—	—	5 000	11 000
Lastramento (km)	247	—	—	50	197

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Tendo sido aberto a tráfego provisório no trecho Brasília-Pires do Rio, há necessidade por se tratar de linha nova, de se executarem serviços e obras complementares, de consolidação, e defesa, tais como drenagem, consolidação, reforço do lastramento, assim como é indispensável a construção de mais duas estações e também edifícios para alojamento do pessoal de conserva ordinária da via permanente. Todos esses serviços e obras são necessários ao estabelecimento do tráfego definitivo nos trecho considerado.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários .....	900	—	—	900
Extra-orçamentários .....	—	—	—	—
Recursos próprios .....	—	—	—	—
Outros recursos internos .....	—	—	—	—
Recursos externos .....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>900</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>900</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	900	—	—	900
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>900</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>900</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	900	—	—	900
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: TRONCO SUL**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: General Luz (RS) — Montenegro (RS)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Drenagem (ml)....	5 000	—	—	5 000	—
Lastramento (km)	26	13	—	13	—

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** O trecho General Luz-Montenegro foi entregue

ao tráfego provisório, e em 1970 será aberto ao tráfego definitivo. Desta maneira, *deverão ser executados serviços e obras de consolidação, bem como serviços ainda necessários à conclusão da via permanente.*

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 250	—	1 000	250
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 250</b>	<b>—</b>	<b>1 000</b>	<b>250</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	1 250	—	1 000	250
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 250</b>	<b>—</b>	<b>1 000</b>	<b>250</b>

### **Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	1 250	—	1 000	250
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: TRONCO SUL**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Mafra (SC) — Lajes (SC)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Drenagem (m³)....	100	—	20	20	20
Lastramento (km)	240	—	40	60	60
Terraplanagem (m³)	100 000	—	100 000	—	—
Trilhos (subs) (km)	145	—	45	100	—
Dormientes (un)...	50 000	—	6 000	30 000	14 000

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Entregue ao tráfego provisório em 1964, o trecho Mafra-Lajes em virtude da conclusão do Tronco Sul, entre Lajes e Pôrto Alegre, deverá ser agora aberto ao tráfego definitivo de trens. Assim serão necessários serviços e obras de consolidação e recuperação, sem o que não haverá condições para sua plena utilização. Deverá ser feita a substituição de trilhos (145 km), dormentes, remoção de barreiras e reforço de lastramento.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 800	—	—	1 800
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 800</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 800</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1963	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	1 800	—	—	1 800
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 800</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 800</b>

## Composição segundo a moeda.

Moeda Nacional.....	1 800	—	—	1 800
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclui material permanente.

## I — PROJETO: UNIFICAÇÃO E REMODELAÇÃO DOS TRANSPORTES SUBURBANOS

1. OBRA: Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Guanabara

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Departamento Nacional de Estradas de Ferro

III — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** O projeto consiste na implantação de 2 vias em bitola de 1,60 m, eletrificadas ligando a estação de D. Pedro II da EFCB à de Duque de Caxias da EFL, com a conseguinte reimplantação das duas vias, em bitola de 1 metro da EFL, no trecho Mangueira-Duque de Caxias e reconstrução das estações existentes no trecho. Essas obras, executadas pela RFFSA por delegação com recursos do DNEF, e conclusão prevista para 1970, objetivam a unificação física e operacional dos transportes ferroviários suburbanos do Rio de Janeiro com conseqüente melhoria dos padrões dos serviços e redução dos custos operacionais e conclusão do projeto no prazo fixado se respeitada a programação financeira pré-estabelecida.

## Estrutura do Investimento

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	21 000	7 200	4 000	9 800
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>21 000</b>	<b>7 200</b>	<b>4 000</b>	<b>9 800</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	21 000	7 200	4 000	9 800
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>21 000</b>	<b>7 200</b>	<b>4 000</b>	<b>9 800</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	21 000	7 200	4 000	9 800
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA: ACESSO FERROVIÁRIO A ITAQUI**

1. OBRA: Construção
2. TRECHO: Variante EFSLT-Pôrto de Itaqui (MA)

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Departamento Nacional de Estradas de Ferro

**III — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO:**

ITEM	Total do projeto	A EXECUTAR NO TRIÊNIO			
		1968	1969	1970	1968-1970
Estudos (km).....	16	—	—	—	—
Terraaplanagem (m <sup>2</sup> )	500 000	100 000	400 000	—	—
Superestrutura (km)	16	—	12	4	—

**IV — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** O acesso ferroviário ao pôrto de Itaqui, através da construção de 16 km de linha, foi considerado indispensável ao desenvolvimento do Maranhão. Terá ainda essa variante da EFSLT o mérito de retirar os trilhos do centro da cidade de S. Luiz. A obra, em fase de execução com recursos do DNEF, por delegação ao Estado do Maranhão, tem sua conclusão programada para 1970.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 179	500	3 479	200
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 179</b>	<b>500</b>	<b>3 479</b>	<b>200</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	2 379	500	1 879	—
Equipamentos e instalações*.....	1 800	—	1 600	200
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 179</b>	<b>500</b>	<b>3 479</b>	<b>200</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	4 179	500	3 479	200
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.





*TRANSPORTE RODOVIÁRIO*



**I — PROJETO: BR-040**

TRECHO: Belo Horizonte — Sete Lagoas

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
62,5	—	1,0	16,7	20,3	—	—	—	20,0	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Substitui a estrada existente com péssimas condições técnicas, onde o índice de acidentes é um dos mais elevados.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias no que se refere a Implantação e Pavimentação

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 001	690	1 311	—
Extra-orçamentários.....	1 564	460	1 104	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 8 050	—	* 8 050	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 615</b>	<b>1 150</b>	<b>10 495</b>	<b>—</b>

\* Banco do Brasil.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	11 615	1 150	10 465	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 615</b>	<b>1 150</b>	<b>10 465</b>	<b>—</b>

\* Inclui material permanente.

**I — PROJETO: BR-050**

TRECHO: Divisa Goiás — Minas Gerais — Uberlândia

II — ÓRGÃO: Delegada ao DER-MG

III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
66,0	20,0	66,0	—	—	—	—	6,4	39,6	—	46,0

Conclusão pavimentação em 1969.

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O trecho tem a direção Nordeste-Sudoeste, pas-

sando pela cidade de Araguari, constitui também, uma segunda ligação asfaltada de Brasília a São Paulo.

VI — **AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias, da Divisa até Araguari, no referente a Pavimentação.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	6 126	1 035	3 381	1 710
Extra-orçamentários.....	1 219	690	529	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 4 010	—	* 2 300	* 1 710
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 355</b>	<b>1 725</b>	<b>6 210</b>	<b>3 420</b>

\* Banco do Brasil.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	11 355	1 725	6 210	3 420
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 355</b>	<b>1 725</b>	<b>6 210</b>	<b>3 420</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-101**

TRECHO: Maceió-Divisa Alagoas — Sergipe

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Estado de Alagoas

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
169,0	36,3	153,0	7,1	8,9	—	16,0	—	60,0	—	—

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Trecho da Rodovia Litorânea, direção Norte/Sul, que atravessa maior n.º de Estados Brasileiros.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Rodovias no que se refere a Implantação e Pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1968)

FONTE S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	13 570	4 370	9 200	—
Extra-orçamentários.....	1 380	1 380	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	* 18 819	* 3 876	* 14 943	—
TOTAL.....	33 769	9 626	24 143	—

\* EID.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	33 769	9 626	24 143	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>33 769</b>	<b>9 626</b>	<b>24 143</b>	<b>—</b>

\* Inclui material permanente.

**PROJETO: BR-101 — PONTE SOBRE O RIO SÃO FRANCISCO**

LOCALIZAÇÃO: Alagoas — Sergipe

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	138	138	—	—
Extra-orçamentários.....	92	92	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	* 12 172	* 580	* 11 592	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 402</b>	<b>810</b>	<b>11 592</b>	<b>—</b>

\* BID

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	12 402	810	11 592	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 402</b>	<b>810</b>	<b>11 592</b>	<b>—</b>

\* Inclui material permanente



I — PROJETO: **BR-101**

TRECHO: Divisa Alagoas — Sergipe — Divisa Sergipe — Bahia

II — ÓRGÃO: Delegada ao DER de Sergipe

III — LOCALIZAÇÃO: Estado de Sergipe

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Im-plantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
205,0	106,7	173,1	28,0	3,9	—	31,9	50,0	19,3	—	69,3

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: A BR-101 liga Natal (RN) a Osório (RS) pelo litoral, daí a sua grande importância.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: O trecho em referência faz parte das Obras de IMPLANTAÇÃO e PAVIMENTAÇÃO do Plano Preferencial de Obras Rodoviárias (Lei n.º 61.594/61).

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	25 783	14 766	11 017	—
Extra-orçamentários.....	4 106	2 944	1 162	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 690	* 690	—	—
Recursos Externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>30 579</b>	<b>18 400</b>	<b>12 179</b>	<b>—</b>

\* SUDENE.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Personal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	30 579	18 400	12 179	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>30 579</b>	<b>18 400</b>	<b>12 179</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-101**
**TRECHO: Divisa Sergipe — Bahia — Esplanada**
**II — ÓRGÃO: DNER**
**III — LOCALIZAÇÃO: Bahia**
**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
38,4	—	38,4	—	—	—	—	—	28,8	9,6	—	38,4

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O trecho em lide estabelece a ligação em rodovia asfaltada do Estado de Sergipe c/ Salvador (BA).**

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Trecho já pavimentado inaugurado em princípios de 1969.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 392	1 380	1 012	—
Extra-orçamentários.....	1 863	920	943	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos*.....	* 575	* 575	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 830</b>	<b>2 875</b>	<b>1 955</b>	<b>—</b>

\* ORT.

Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	4 830	2 875	1 955	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 830</b>	<b>2 875</b>	<b>1 955</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**PROJETO: BR-101 — BAHIA-ENTRONCAMENTO  
BR-324**

**LOCALIZAÇÃO: Divisa Bahia — Espírito Santo**

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)**

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	25 381	13 455	11 925	—
Extra-orçamentários.....	20 045	8 970	11 075	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	17 917	*2 013	**15 804	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>63 243</b>	<b>24 438</b>	<b>38 805</b>	<b>—</b>

- ORT.
- BNDE.

**Cronograma de Aplicações: (Em NCr\$ mil de 1969)**

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	63 243	24 438	38 805	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>63 213</b>	<b>24 438</b>	<b>38 805</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: BR-101

TRECHO: Divisa Paraná — Santa Catarina — Florianópolis

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Santa Catarina

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (Físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
202,6	108,8	186,4	12,2	4,0	—	16,2	22,1	71,7	—	93,8

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: A rodovia é litorânea e tem a direção Norte-Sul

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Este trecho integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a Implantação e Pavimentação (Dec. 61.594/67).

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	19 860	7 935	11 925	—
Extra-orçamentários.....	16 365	5 290	11 075	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 1 725	* 1 725	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>37 950</b>	<b>14 950</b>	<b>23 000</b>	<b>—</b>

\* CRT.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Personal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	37 950	14 950	23 000	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>37 950</b>	<b>14 950</b>	<b>23 000</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: **BR-101**

TRECHO: Florianópolis — Divisa Santa Catarina  
— Rio Grande do Sul

## II — ÓRGÃO: DNER

## III — LOCALIZAÇÃO: Santa Catarina

## IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
259,9	1,0	184,3	31,4	44,2	—	75,6	16,3	110,0	—	126,3

V — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Este segmento apresenta a direção Norte-Sul, passando pelas cidades de Tubarão e Criciúma.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: 1) O trecho acima referido integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a Implantação e Pavimentação; 2) Programada a conclusão da IMPLANTAÇÃO em 1969.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	15 847	8 625	7 222	—
Extra-orçamentários.....	7 728	5 750	1 978	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 2 300	* 2 300	—	—
Recursos externos.....	** 45 522	** 26 939	** 18 583	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>71 397</b>	<b>43 614</b>	<b>27 783</b>	<b>—</b>

\* CRT.

\*\* HAMBROS BANK

Cronograma de Aplicações: (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	71 397	43 614	27 783	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>71 397</b>	<b>43 614</b>	<b>27 783</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-101**

**TRECHO: Divisa Santa Catarina — Rio Grande do Sul — Osório**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
99,5	87,5	99,5	—	—	—	—	12,0	—	—	12,0

Concluída a pavimentação 1968.

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Osório é ponto extremo da Rodovia BR-101, que se inicia em Natal.**

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 347	3 450	897	—
Extra-orçamentários.....	3 128	2 300	828	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 2 300	* 2 300	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 775</b>	<b>8 050</b>	<b>1 725</b>	<b>—</b>

\* CRT



**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	9 775	8 050	1 725	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 775</b>	<b>8 050</b>	<b>1 725</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: **BR-116**

TRECHO: Fortaleza — Divisa Ceará-Pernambuco

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Ceará

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
559,4	247,3	201,7	51,9	22,0	—	—	128,2	123,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Direção geral Norte-Sul, passando por Jaguaribe.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias no que diz respeito à Pavimentação de Fortaleza a Jaguaribe e a Pavimentação e Implantação de Jaguaribe até Divisa CE/PE.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	70 717	27 715	29 302	13 700
Extra-orçamentários.....	17 158	10 810	6 348	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 11 155	* 11 155	—	—
Recursos externos.....	**75 104	**15 770	**59 334	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>174 134</b>	<b>65 450</b>	<b>94 984</b>	<b>13 700</b>

\* ORT e SUDENE.

\*\* BID.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	174 134	65 450	94 984	13 700
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>174 134</b>	<b>65 450</b>	<b>94 984</b>	<b>13 700</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: BR-116

TRECHO: Divisa Ceará-Pernambuco — Divisa Pernambuco-Bahia

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Pernambuco

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
92,2	—	73,9	16,3	2,0	—	18,3	21,9	70,3	—	92,2

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Esse trecho apresenta a orientação Norte-Sul e faz parte da antiga rodovia transnordestina. A Rodovia BR-116 é a mais extensa do PNV.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a Implantação e Pavimentação.

### Estrutura do Investimento

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	15 040	4 278	10 362	400
Extra-orçamentários.....	1 472	1 472	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	** 1 955	—	** 1 955	—
Recursos externos.....	* 1 992	* 507	* 1 485	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 459</b>	<b>6 257</b>	<b>13 802</b>	<b>400</b>

\* BID.  
\*\* SUDENE.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros Custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	20 459	6 257	13 802	400
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 459</b>	<b>6 257</b>	<b>13 802</b>	<b>400</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-116**

**TRECHO: Divisa Pernambuco-Bahia — Feira de Santana**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Bahia**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
430,0	41,0	269,3	75,8	—	—	—	—	27,0	—	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** O trecho tem a direção Norte-Sul, passando pelas cidades de Euclides da Cunha, Tucano e Serrinha, no Estado da Bahia.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Da Divisa PE/BA até Serrinha, integra o Plano Preferencial de Obras, no referente a Implantação e Pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	11 880	6 900	4 980	—
Extra-orçamentários.....	8 820	4 600	4 220	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*4 600	*4 600	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>25 300</b>	<b>16 100</b>	<b>9 200</b>	<b>—</b>

• ORT

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	25 300	16 100	9 200	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>15 300</b>	<b>16 100</b>	<b>9 200</b>	<b>—</b>

• Inclusive material permanente.

**PROJETO: BR-116 — ESTÂNCIA VELHA-CANOAS**

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	—	—	—	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	*1 651	—	*1 651	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 651</b>	<b>—</b>	<b>1 651</b>	<b>—</b>

• BIRD.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	1 651	—	1 651	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 651</b>	<b>—</b>	<b>1 651</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: BR-116**

**TRECHO: Pelotas-Jaguarão**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
135,9	—	8,9	35,0	—	—	—	—	—	—	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: O trecho tem a direção Nordeste-Sudoeste, atingindo a fronteira com o Uruguai, fazendo parte, portanto do Sistema Rodoviário Panamericano.**

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a Implantação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	5 842	2 415	3 427	—
Extra-orçamentários.....	4 508	1 610	2 898	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 1 150	* 1 150	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 500</b>	<b>5 175</b>	<b>6 325</b>	<b>—</b>

\* ORT.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	11 500	5 175	6 325	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 500</b>	<b>5 175</b>	<b>6 325</b>	<b>—</b>

\* Inclui material permanente.

I — PROJETO: **BR-135**

TRECO: Montes Carlos—Curvelo

II — ÓRGÃO: Delegada ao DER/MG

III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
274,0	10,7	226,4	19,7	2,6	—	—	19,0	42,3	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Ligação do Pólo Regional que é Montes Claros, com a Capital do Estado.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Integra o Plano Preferencial de Obras, no que refere a Implantação e Pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

FONTE S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	6 716	2 415	4 301	—
Extra-orçamentários.....	5 129	1 610	3 519	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*575	*575	—	—
Recursos externos.....	**7 470	—	—	**7 470
<b>TOTAL.....</b>	<b>19 890</b>	<b>4 600</b>	<b>7 820</b>	<b>7 470</b>

\* ORT.

\*\* BIRD.



## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	19 890	4 600	7 820	7 470
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>19 890</b>	<b>4 600</b>	<b>7 820</b>	<b>7 470</b>

\* Inclusive material permanente.

## PROJETO: BR-135/316 — SÃO LUIZ-TEREZINA

## Estrutura do Investimento

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	20 671	5 520	10 741	4 410
Extra-orçamentários.....	12 627	3 689	8 947	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	17 930	*3 105	**10 235	4 590
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>51 228</b>	<b>12 305</b>	<b>29 923</b>	<b>9 000</b>

\* SUDENE SUDAM.

\*\* SUDENE e Banco do Brasil.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	51 228	12 305	29 923	9 000
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>51 228</b>	<b>12 305</b>	<b>29 923</b>	<b>9 000</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: BR-135

TRECHO: Frutal-Ourinhos

II — ÓRGÃO: DVT e parte DER/SP (delegação do DNER)

III — LOCALIZAÇÃO: Estados de Minas Gerais e São Paulo

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
374,6	79,9	223,4	29,3	50,0	—	—	78,8	35,0	—	—

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Trata-se de segmento de rodovia longitudinal interiorana, de grande importância econômica.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: O trecho em lide integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias nos itens Implantação e Pavimentação (Dec. 61.594/67).

### *Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

FONTE S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	3 611	897	2 714	—
Extra-orçamentários.....	598	598	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 13 800	* 8 050	* 5 750	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 009</b>	<b>9 545</b>	<b>8 464</b>	<b>—</b>

\* IBC.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCrS mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	18 009	9 545	8 464	—
Equipamentos e instalações *.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 009</b>	<b>9 545</b>	<b>8 464</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-163**

TRECHO: Campo Grande-Rio Brilhante

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Mato Grosso**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
163,8	67,1	84,8	53,2	23,8	—	—	—	96,7	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho tem a direção Norte-Sul e faz a ligação do sul do Estado de Mato Grosso através da BR-267 com São Paulo e o Pôrto de Santos.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	11 661	4 830	6 831	—
Extra-orçamentários.....	6 739	3 220	3 519	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*230	*230	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 630</b>	<b>8 280</b>	<b>10 350</b>	<b>—</b>

• **ORT.**

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	18 630	8 280	10 350	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 630</b>	<b>8 280</b>	<b>10 350</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: BR-222

TRECHO: Fortaleza-Piripiri

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Ceará e Piauí

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
426,5	176,4	237,1	—	—	—	—	31,8	11,8	—	—

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Ligação de Fortaleza-Terezina, utilizando-se do trecho da BR-343.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias nos itens de Implantação e Pavimentação. A pavimentação será concluída neste exercício no trecho Fortaleza-Sobral.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTE S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	13 430	4 830	2 300	6 300
Extra-orçamentários.....	3 220	3 220	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	14 620	* 4 600	** 3 450	6 570
Recursos externos.....	6 750	—	—	*** 6 750
<b>TOTAL.....</b>	<b>38 020</b>	<b>12 650</b>	<b>5 750</b>	<b>19 620</b>

\* ORT.  
 \*\* SUDENE.  
 \*\*\* BIRD.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	38 020	12 650	5 750	19 620
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>38 020</b>	<b>12 650</b>	<b>5 750</b>	<b>19 620</b>

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: BR-230**

**TRECHO: Campina Grande-Pombal**

**II — ÓRGÃO: DER-PB**

**III — LOCALIZAÇÃO: Paraíba**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
243,0	—	228,6	9,3	5,1	—	14,4	118,0	70,0	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho tem a direção Leste-Oeste, passando pela cidade de Patos.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1966)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	11 730	4 278	7 452	—
Extra-orçamentários.....	9 200	2 852	6 348	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	10 695	* 2 070	** 8 625	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>31 625</b>	<b>9 200</b>	<b>22 425</b>	<b>—</b>

\* SUDENE.

\*\* SUDENE — Banco do Brasil.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	31 625	9 200	22 425	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>31 625</b>	<b>9 200</b>	<b>22 425</b>	<b>—</b>

\* inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-230**

TRECHO: Pombal-BR-116

II — ÓRGÃO: Delegada a DVT

III — LOCALIZAÇÃO: Estado da Paraíba e parte do Ceará

IV — *DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)*

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
113,9	—	56,5	23,0	34,4	—	57,4	—	15,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Estabelece ligação do litoral com o oeste do Estado (sertão), atingindo a BR-116 (Rodovia Transnordestina).

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Consta do Plano Preferencial de obras rodoviárias, para implantação e pavimentação (Dec. 61.594/67).

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 175	1 380	2 795	—
Extra-orçamentários.....	3 300	920	2 380	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*1 725	—	*1 725	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 200</b>	<b>2 300</b>	<b>6 900</b>	<b>—</b>

\* SUDENE.



**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outro custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	9 200	2 300	6 900	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 200</b>	<b>2 300</b>	<b>6 900</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: BR-232**

**TRECHO: Recife-Salgueiro**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Pernambuco**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
511,8	231,9	412,8	78,8	20,2	—	99,0	77,8	202,1	—	511,8

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho tem a direção Leste-Oeste, atravessando quase todo o Estado de Pernambuco, passando pelas cidades de Caruaru, Pesqueira e Arcoverde.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	42 154	14 950	23 334	3 870
Extra-orçamentários.....	2 300	2 300	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 10 225	* 4 600	* 1 576	* 4 050
Recursos externos.....	** 50 814	** 9 262	** 35 162	** 6 390
<b>TOTAL.....</b>	<b>105 494</b>	<b>31 112</b>	<b>60 072</b>	<b>14 310</b>

\* SUDENE.

\*\* BID.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	105 494	31 112	60 072	14 310
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>105 494</b>	<b>31 112</b>	<b>60 072</b>	<b>14 310</b>

\* Inclusive material permanente.

- I — PROJETO: **BR-262**  
 TRECHO: Vitória — Divisa Espírito Santo-Minas Gerais
- II — ÓRGÃO: DNER
- III — LOCALIZAÇÃO: Espírito Santo
- IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
194,6	42,2	133,9	56,5	4,2	—	60,7	2,8	149,6	—	—

- V — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Apresenta a direção Leste-Oeste, partindo de Vitória até Porto Esperança, próximo à fronteira Brasil-Bolívia, passando por Belo Horizonte.
- VI — **AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** O referido trecho integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	18 642	7 935	10 707	—
Extra-orçamentários.....	17 860	5 290	12 570	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	14 778	*9 775	**5 002	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>51 279</b>	<b>23 000</b>	<b>28 279</b>	<b>—</b>

\* ORT-IBC.  
 \*\* BNDE IBC.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	51 279	23 000	28 779	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>51 279</b>	<b>23 000</b>	<b>28 279</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-262**

TRECHO: Divisa Espírito Santo — Minas Gerais  
— Monlevade

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
206,0	6,9	128,3	29,5	48,2	—	77,7	52,3	53,2	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho apresenta a direção Leste-Oeste.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Faz parte do Plano Preferencial de Obras no que diz respeito a implantação e pavimentação. No exercício de 1969 conclui a implantação e a pavimentação alcança Realiza.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	6 900	2 760	4 140	—
Extra-orçamentários.....	6 325	1 840	4 485	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 5 750	* 5 750	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 975</b>	<b>10 350</b>	<b>8 625</b>	<b>—</b>

\* ORT-IBC.

Cronograma de Aplicações: (Em NCr\$ mil de 1969)

USOS	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	18 975	10 350	8 625	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>18 975</b>	<b>10 350</b>	<b>8 625</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**PROJETO: BR-26 — MONLEVADE-REALEZA**

LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	7 199	4 830	2 369	—
Extra-orçamentários.....	6 026	3 220	2 806	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>13 225</b>	<b>8 050</b>	<b>5 175</b>	<b>—</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	13 225	8 050	5 175	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>13 225</b>	<b>8 050</b>	<b>5 175</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-262**TRECHO: **Betim-Uberaba**II — ÓRGÃO: **DNER**III — LOCALIZAÇÃO: **Minas Gerais**

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (Físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
441,3	—	438,0	2,3	1,0	—	3,3	33,1	408,2	—	441,3

V — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho tem a direção Leste-Oeste, passando pelas cidades de: Pará de Minas e Araxá. Estabelece a ligação necessária entre o Triângulo Mineiro e Belo Horizonte.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Faz parte do Plano Preferencial de Obras no que diz respeito à implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	27 768	5 520	22 247	—
Extra-orçamentários.....	11 144	3 680	7 464	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	* 36 225	* 36 225	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>75 137</b>	<b>45 425</b>	<b>29 711</b>	<b>—</b>

\* AID

Cronograma de Aplicações: (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	75 137	45 425	29 711	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>75 137</b>	<b>45 425</b>	<b>29 711</b>	<b>—</b>

\*\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: **BR-265**

TRECHO: Lavras-São João del Rei

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

IV — *DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO:* (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
99,0	—	95,7	3,3	—	—	3,3	—	40,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:* Ligação da Rodovia Belo Horizonte/São Paulo com a Rodovia Belo Horizonte/Rio de Janeiro, afora os aspectos turísticos.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS:* Não faz parte do plano preferencial de obras rodoviárias.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	3 885	—	1 725	2 160
Extra-orçamentários.....	1 150	—	1 150	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*11 540	*5 175	*4 025	*2 340
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 575</b>	<b>5 175</b>	<b>6 900</b>	<b>4 500</b>

• IBC.



**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	16 575	5 175	6 900	4 500
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>16 575</b>	<b>5 175</b>	<b>6 900</b>	<b>4 500</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-267**

**TRECHO: Pôrto XV-BR-163**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Mato Grosso**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
246,9	40,0	246,9	—	—	—	—	27,1	179,8	—	206,9

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Esse trecho tem a direção Leste-Oeste, indo da Divisa SP/MT até entroncamento com BR-163; estabelece ligação em rodovia asfaltada do sul do Est. de Mato Grosso c/ São Paulo e o Pôrto de Santos.

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** Integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação.

## Estrutura do Investimento

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	14 410	7 590	6 820	—
Extra-orçamentários.....	8 590	460	8 130	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	5 290	5 290	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 290</b>	<b>13 340</b>	<b>14 950</b>	<b>—</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	28 290	13 340	14 950	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>28 290</b>	<b>13 340</b>	<b>14 950</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-277/373**

**TRECHO: Ponta Grossa-Foz do Iguaçu**

**II — ÓRGÃO: DVT**

**III — LOCALIZAÇÃO: Paraná**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavi- men- tação (km)	Im- plan- tação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
538,4	343,7	515,2	23,2	—	—	23,2	170,9	23,8	—	194,7

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Estabelece ligação de Curitiba com uma das regiões turísticas de mais elevado potencial no País.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: O trecho referido integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a implantação e pavimentação.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTES	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	45 805	24 357	19 918	—
Extra-orçamentários.....	26 220	16 238	9 982	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	18 295	*9 775	***6 900	—
Recursos externos.....	53 009	**17 750	****35 269	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>143 329</b>	<b>68 120 <sup>1</sup>/<sub>2</sub></b>	<b>72 059</b>	<b>—</b>

- \* ORT.
- \*\* BID.
- \*\*\* IBC.
- \*\*\*\* BID — Int. Comp. Bank

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	143 329	68 120	72 059	—
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>143 329</b>	<b>68 120</b>	<b>72 059</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: **BR-277**

TRECHO: Curitiba-Paranaguá

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Paraná

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
86,5	71,6	76,8	9,7	—	—	9,7	14,9	—	—	14,9

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Ligação rodoviária da capital ao Pôrto de Paranaguá.

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Concluída no exercício de 1968.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	5 175	3 450	1 725	—
Extra-orçamentários.....	3 749	2 300	1 449	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....*	863	863	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 787</b>	<b>6 613</b>	<b>3 174</b>	<b>—</b>

\* ORI.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	9 787	6 613	3 174	—
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>9 787</b>	<b>6 613</b>	<b>3 174</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-282**

**TRECHO: Lajes-São Miguel D'Oeste**

**II — ÓRGÃO: Delegado à DVT**

**III — LOCALIZAÇÃO: Santa Catarina**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
448,7	—	271,7	—	80,0	—	—	—	—	—	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Estabelece a ligação do litoral caratarinense com o oeste, sendo o principal eixo rodoviário transversal nesse Estado e tem origem em Florianópolis.

VI — **AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** O trecho em referência faz parte do Plano Preferencial de Obras Rodoviárias, na modalidade de implantação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	10 763	—	6 083	4 680
Extra-orçamentários.....	5 164	—	5 164	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*8 170	—	*3 220	*4 950
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>24 097</b>	<b>—</b>	<b>14 467</b>	<b>9 630</b>

• ENDE.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	24 097	—	14 467	9 630
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>24 097</b>	<b>—</b>	<b>14 467</b>	<b>9 630</b>

• Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-285**

TRECHO: Vacaria — São Borja

II — ÓRGÃO: DVT

III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	6S/70	1968	1969	1970	6S/70
561,8	80,7	244,7	73,0	20,0	—	—	10,6	25,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Essa estrada apresenta, aproximadamente, a direção sudoeste passando pelas cidades de Lagoa Vermelha, Passo Fundo, Carazinho e Santo Ângelo portanto, interligando importante centro agrícola ao de pecuária, nesse Estado, afóra o aspecto de atingir a Bacia do Prata.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	24 522	5 520	12 432	6 570
Extra-orçamentários.....	9 959	3 680	6 279	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	6 920	—	—	6 930
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>41 511</b>	<b>9 200</b>	<b>18 711</b>	<b>13 500</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	41 411	9 200	18 711	13 500
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>41 411</b>	<b>9 200</b>	<b>18 711</b>	<b>13 500</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-290**

**TRECHO: Pôrto Alegre-Uruguaiiana**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
624,6	226,5	472,9	—	1,0	—	—	95,7	61,1	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Trata de rodovia integrante do Sistema Rodoviário Panamericano.**



VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: O trecho Pôrto Alegre-Rosário do Sul numa extensão de 382,3 já se encontra implantado e a pavimentação do mesmo será concluída no exercício de 1969.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	47 263	20 010	10 603	16 650
Extra-orçamentários.....	48 783	17 940	30 843	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	38 630 *	14 180 **	6 900	17 550
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>134 676</b>	<b>52 130</b>	<b>48 346</b>	<b>34 200</b>

\* ORT.

\*\* Esco do Brasil.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	134 676	52 130	48 346	34 200
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>134 676</b>	<b>52 130</b>	<b>48 346</b>	<b>34 200</b>

\* Inclusive material permanente.

**PROJETO: BR-316**

Trecho: Divisa Pará-Maranhão-Peritoró

*Estrutura do Investimento***Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	1 806	—	1 806	—
Extra-orçamentários.....	1 530	—	1 530	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	7 412	* 4 370	**3 042	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 747</b>	<b>4 370</b>	<b>6 377</b>	<b>—</b>

\* SUDENE e SUDAM.

\*\* SUDAM.

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	10 747	4 370	6 377	—
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>10 747</b>	<b>4 370</b>	<b>6 377</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-316****TRECHO: Teresina-Picos****II — ÓRGÃO: DNER e delegação à DVT****III — LOCALIZAÇÃO: Piauí**

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASES DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
314,0	0,5	61,0	—	40,0	—	—	—	12,4	50,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Ligação em rodovia asfaltada com a rede rodoviária sul do País, desde que se conclua também o trecho da BR-407 Picos-Petrolina.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias, itens implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1968)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	14 973	3 450	11 523	—
Extra-orçamentários.....	8 050	2 300	5 750	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 6 670	* 3 220	* 3 450	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>29 693</b>	<b>8 970</b>	<b>20 723</b>	<b>—</b>

\* SUDENE.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	29 693	8 970	20 723	—
Equipamentos e instalações *....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>29 693</b>	<b>8 970</b>	<b>20 723</b>	<b>—</b>

\* Inclusive material permanente.

## PROJETO: BR-324

TRECHO: Salvador-Feira de Santana

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 410	—	—	4 410
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	4 680	—	—	4 680
Recursos externos.....	*6 030	—	—	*6 030
<b>TOTAL.....</b>	<b>15 120</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>15 120</b>

\* BIRD

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	15 120	—	—	15 120
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>15 120</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>15 120</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-354**

TRECHO: Patos de Minas — BR-262 (Estalagem)

II — ÓRGÃO: Delegado ao DER-MG

III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão km	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
150,0	—	46,8	—	3,0	—	—	—	30,0	—	—

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Conclui a implantação e pavimentação de Patos a Lagoa Formosa.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	5 695	—	115	5 580
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 9 875	—	* 4 025	* 5 850
Recursos externos.....	** 7 650	—	—	** 7 650
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 220</b>	<b>—</b>	<b>4 140</b>	<b>19 080</b>

\* BNDE  
\*\* BIRD.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1989)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	23 220	—	4 410	19 080
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 220</b>	<b>—</b>	<b>4 410</b>	<b>19 080</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-365**

TRECHO: Ituiutaba-Canal de São Simão

**II — ÓRGÃO: Delegada ao DER-MG**
**III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais**
**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
129,5	—	31,8	22,0	75,7	—	—	—	—	—	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Ligação do Triângulo Mineiro com o Sul do Estado de Goiás.**
**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Faz parte do Plano Preferencial de Obras no que diz respeito à implantação.**

## Estrutura do Investimento

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	6 735	690	1 725	4 320
Extra-orçamentários.....	460	460	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	8 040	* 1 150	** 2 300	4 590
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 275</b>	<b>2 300</b>	<b>4 025</b>	<b>13 950</b>

\* ORT.

\*\* Banco do Brasil

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	20 275	2 300	4 025	13 950
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>20 275</b>	<b>2 300</b>	<b>4 025</b>	<b>13 950</b>

\* Inclui material permanente.

I — PROJETO: **BR-381**

TRECHO: Ipatinga-Gov. Valadares

II — ÓRGÃO: **DNER**

III — LOCALIZAÇÃO: **Estado de Minas Gerais**

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO									
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)					
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70		
107,0	—	—	—	50,0	—	—	—	—	—	—	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: 2.<sup>a</sup> Ligação do Parque Siderúrgico da ..... USIMINAS com a Rio-Bahia.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Faz parte do plano preferencial de obras, no que diz respeito a implantação e a pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	7 405	—	115	7 290
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	7 650	—	—	7 650
Recursos externos.....	19 522	—	*9 532	9 990
<b>TOTAL.....</b>	<b>34 577</b>	<b>—</b>	<b>9 647</b>	<b>24 930</b>

\* BIRD.



## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	34 577	—	9 647	24 930
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>34 577</b>	<b>—</b>	<b>9 647</b>	<b>24 930</b>

\* Inclui material permanente.

I — PROJETO: **BR-393**

TRECHO: S. J. do Além Paraíba-Teresópolis

## II — ÓRGÃO: DNER

## III — LOCALIZAÇÃO: Rio de Janeiro

## IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão km	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
90,6	6,0	76,1	—	14,5	—	14,5	16,6	25,0	—	—

V — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Estabelece ligação com a rodovia Rio-Bahia, com acesso à Serra em condições técnicas bem melhores.

VI — **AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** O trecho referido consta do Plano Preferencial de Obras, no que se refere a implantação e pavimentação.

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	11 940	3 450	3 450	5 040
Extra-orçamentários.....	6 176	2 300	3 876	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	5 310	—	—	5 310
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 426</b>	<b>5 750</b>	<b>7 326</b>	<b>10 350</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	23 426	5 750	7 326	10 350
Equipamentos e instalações*	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>23 426</b>	<b>5 750</b>	<b>7 326</b>	<b>10 350</b>

\* Inclusive material permanente.

### **PROJETO: BR-452**

TRECHO: Rio-Verde-Itumbiara

LOCALIZAÇÃO: Goiás

### *Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	4 211	690	1 541	1 980
Extra-orçamentários.....	3 519	460	3 059	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	2 070	—	—	2 070
Recursos externos.....*	2 700	—	—	2 700
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 500</b>	<b>1 150</b>	<b>4 600</b>	<b>6 750</b>

\* BIRD.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	12 500	1 150	4 600	6 750
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>12 500</b>	<b>1 150</b>	<b>4 600</b>	<b>6 750</b>

\* Inclusive material permanente.

## PROJETO: BR-455

TRECHO: Ipatinga — BR-116

LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais

*Estrutura do Investimento*

## Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	9 710	3 450	2 300	3 960
Extra-orçamentários.....	8 131	2 300	5 831	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 8 740	—	* 4 600	* 4 140
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>26 581</b>	<b>5 750</b>	<b>12 731</b>	<b>8 100</b>

\* Banco do Brasil

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	26 581	5 750	12 731	8 100
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>26 581</b>	<b>5 750</b>	<b>12 731</b>	<b>8 100</b>

\* Inclusive material permanente

I — PROJETO: **BR-468**

TRECHO: Curitiba-Divisa Paraná — Sta. Catarina

II — ÓRGÃO: DNER e parte delegada ao DER-PR

III — LOCALIZAÇÃO: Paraná

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão km.	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
83,0	9,8	68,8	9,1	4,1	--	--	24,2	16,8	--	--

V — **CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** A estrada tem a direção Noroeste-Sudoeste partindo de Curitiba até a cidade de Joinville, portanto de real importância.

VI — **AÇÕES GOVERNAMENTAIS:** O trecho integra o Plano Preferencial de Obras no que se refere a implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

FONTE S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	19 166	4 830	9 476	4 860
Extra-orçamentários.....	6 800	3 220	3 580	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	* 7 160	* 2 300	—	* 4 860
Recursos externos.....	** 11 343	—	** 4 683	** 6 660
<b>TOTAL.....</b>	<b>44 469</b>	<b>10 350</b>	<b>17 739</b>	<b>10 380</b>

\* ORT.

\*\* BIRD.

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	44 469	10 350	17 739	10 380
Equipamentos e instalações.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>44 469</b>	<b>10 350</b>	<b>17 739</b>	<b>10 380</b>

\* Inclusive material permanente.

## I — PROJETO: BR-470

TRECHO: Blumenau-BR-116

II — ÓRGÃO: Parte delegada ao DER-SC

III — LOCALIZAÇÃO: Estado de Santa Catarina

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
190,0	55,0	180,0	—	10,0	—	—	—	—	35,0	—	—

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Ligação da zona industrial do Vale do Itajaí c/ a rodovia BR-116, asfaltada (Curitiba-Osório).

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras rodoviárias no que tange a implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	12 910	690	1 150	11 070
Extra-orçamentários.....	644	460	184	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos*.....	11 070	—	—	11 070
Recursos externos.....	20 274*	—	5 154*	15 120*
<b>TOTAL.....</b>	<b>44 898</b>	<b>1 150</b>	<b>6 488</b>	<b>37 260</b>

\* BIRD.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custos.....	—	—	—	—
Obras.....	44 898	1 150	6 488	37 260
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>44 898</b>	<b>1 150</b>	<b>6 488</b>	<b>37 260</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-471**

TRECHO: Canal de São Gonçalo-Chuí

II — ÓRGÃO: **DER**

III — LOCALIZAÇÃO: Estado do Rio Grande do Sul

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO								
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)				
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70	
255,0	106,2	125,4	129,6	—	—	—	—	25,6	123,2	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Rodovia integrante do sistema rodoviário pan-americano além de atender o desenvolvimento integrado da Lagoa Mirim.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Concluída a implantação em 1968; programada a conclusão da pavimentação para 1969.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	15 845	5 520	8 165	2 160
Extra-orçamentários.....	10 592	3 680	6 912	—
Recursos próprios....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	*1 640	—	*2 300	*2 340
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>31 077</b>	<b>9 200</b>	<b>17 377</b>	<b>4 500</b>

\* Banco do Brasil.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	31 077	9 200	17 377	4 500
Equipamentos e instalações* . . .	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>31 077</b>	<b>9 200</b>	<b>17 377</b>	<b>4 500</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-472**

**TRECHO: São Borja-Uruguaiana**

**II — ÓRGÃO: DNER**

**III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
174,5	22,4	160,5	2,0	—	—	—	15,4	10,5	—	—

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: A BR-472, neste trecho, margeia a fronteira do Brasil com Argentina.**

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a implantação e pavimentação.**



I — PROJETO: BR-472

TRECHO: Uruguaiana-Barra do Quaraí

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Rio Grande do Sul

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
76,0	36,0	70,0	—	6,0	—	—	9,0	31,0	—	—

V — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: êsse trecho, margeia a fronteira do Brasil com a Argentina, sendo a rodovia componente do Sistema Rodoviário Panamericano.

VI — *AÇÕES GOVERNAMENTAIS*: Integra o Plano Preferencial de Obras, no que se refere a implantação e pavimentação.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	9 323	3 933	3 680	1 710
Extra-orçamentários.....	4 577	1 472	3 105	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	1 800	—	—	1 800
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>15 700</b>	<b>5 405</b>	<b>6 785</b>	<b>3 510</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1968)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	15 700	5 405	6 785	3 510
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>15 700</b>	<b>5 405</b>	<b>6 785</b>	<b>3 510</b>

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: BR-474**

**TRECHO: Ponte Nova — Rio Casca**

**I — ÓRGÃO: Delegada ao DER-MG**

**III — LOCALIZAÇÃO: Minas Gerais**

**IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)**

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
36,7	—	24,7	10,0	2,0	—	12,0	—	36,7	—	36,7

**V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Ligação da Capital do Estado com a Rio-Bahia, via Ouro Preto.**

**VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Não integra o Plano Preferencial de Obras Rodoviárias.**

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCrS mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	2 405	1 380	575	450
Extra-orçamentários.....	2 645	920	1 725	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	3 095	*1 150	** 450	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>8 145</b>	<b>3 450</b>	<b>3 795</b>	<b>900</b>

• ORT.

•• Banco do Brasil.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCrS mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	8 145	3 450	3 795	900
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>8 145</b>	<b>3 450</b>	<b>3 795</b>	<b>900</b>

\* Inclusive material permanente.

I — PROJETO: **BR-476**

TRECHO: São Mateus — União da Vitória

II — ÓRGÃO: DNER

III — LOCALIZAÇÃO: Paraná

IV — DESCRIÇÃO, METAS E FASE DE EXECUÇÃO: (físico)

Extensão (km)	EXECUTADO ATÉ 31-12-67		A EXECUTAR NO TRIÊNIO							
	Pavimentação (km)	Implantação (km)	Implantação (km)				Pavimentação (km)			
			1968	1969	1970	68/70	1968	1969	1970	68/70
90,0	—	—	60,0(*)	15,0	—	—	—	45,0	—	—

(\*) Executado pelo DER/PR

V — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: É a chamada estrada de "XISTO".

VI — AÇÕES GOVERNAMENTAIS: Não faz parte do Plano Preferencial de Obras Rodoviárias.

*Estrutura do Investimento*

Cronograma de Recebimentos: (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	6 415	—	115	6 300
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	6 660 <sup>1</sup>	—	—	6 660
Recursos externos.....	*19 180	—	*10 540	8 640*
<b>TOTAL.....</b>	<b>32 255</b>	<b>—</b>	<b>10 655</b>	<b>21 600</b>

• BIRD.

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCrS mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal .....	—	—	—	—
Outros custeios .....	—	—	—	—
Obras.....	32 255	—	10 655	21 600
Equipamentos e instalações*....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>1 32 255</b>	<b>—</b>	<b>10 655</b>	<b>21 600</b>

\* Inclusive material permanente.

*TRANSPORTE AÉREO*



**I — PROGRAMA: APRIMORAMENTO TÉCNICO DOS AEROPORTOS DE MAIOR DENSIDADE DE TRÁFEGO**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

1) *Amazônia*

Aeroporto de Belém  
Aeroporto de Manaus

2) *Nordeste*

Aeroporto de Recife  
Aeroporto de Salvador  
Aeroporto de Fortaleza  
Aeroporto de São Luiz  
Aeroporto de Teresina  
Aeroporto de Maceió

3) *Leste*

Jacarepaguá (GB)  
Santos Dumont (GB)  
Galeão (GB)  
Vitória (ES)  
Belo Horizonte (MG)  
Diretoria de Aeronáutica Civil (GB)

4) *Sudeste*

Diversos (SP)

5) *Sul*

Salgado Filho (PA)  
Foz do Iguaçu



## Estrutura do Investimento

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Tarifa Aeroportuária.....	11 845	4 025	4 130	3 690
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 845</b>	<b>4 025</b>	<b>4 130</b>	<b>3 690</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	11 845	4 025	4 130	3 690
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 845</b>	<b>4 025</b>	<b>4 130</b>	<b>3 690</b>

### Composição segundo a moeda

	TOTAL	1968	1969	1970
Moeda Nacional.....	11 845	4 025	4 130	3 690
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

### I — PROJETO: CONSTRUÇÃO DO PRINCIPAL AEROPORTO INTERNACIONAL

1. OBRA: Estudos e Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Em Estudos

### II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Aeronáutica

### III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Concluído Estudo de Viabilidade do Aeroporto Internacional contratado com a Hidroservice, Acres e Parkin (Canadá).

## *Estrutura do Investimento*

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Tarifa Aeroportuária.....	3 706	178	1 620	1 908
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	4 737	—	3 112	1 625
<b>TOTAL.....</b>	<b>8 443</b>	<b>178</b>	<b>4 732</b>	<b>3 533</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	4 737	—	3 112	1 625
Obras.....	3 706	178	1 620	1 908
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>8 443</b>	<b>178</b>	<b>4 732</b>	<b>3 533</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	3 706	178	1 620	1 908
Moeda Estrangeira**.....	1 128 000,00	—	741 000,00	38 700,00

\* Inclusive material permanente.

\*\* US\$ 774.000,00 — BID — Carência 10 anos Prazo 50 anos

US\$ 354.000,00 — Banco Nova "Scotia" 3 anos Prazo 10 anos  
(Canadá)

1.128.000,00

## I — PROJETO: AEROPORTO DE MANAUS

1. OBRA: Estudos e Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Amazonas

## II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Estudo de viabilidade, projeto e ampliação ou construção de Aeroporto de Manaus.

Contrato com a Hidroservice (SP).

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Tarifa Aeroportuária.....	4 865	115	2 500	2 250
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 865</b>	<b>115</b>	<b>2 500</b>	<b>2 250</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	4 865	115	2 500	2 250
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>4 865</b>	<b>115</b>	<b>2 500</b>	<b>2 250</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	4 865	115	2 500	2 250
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente

**I — PROJETO: AEROPORTO DE BRASÍLIA**

1. OBRA: Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Brasília

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL:** Ministério da Aeronáutica

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Conclusão da Estação de Passageiros.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários (IUCLG).....	11 700	—	—	11 700
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 700</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>11 700</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	11 700	—	—	11 700
Equipamentos e instalações*.....	—	—	—	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>11 700</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>11 700</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	11 700	—	—	11 700
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA: APRIMORAMENTO TÉCNICO DO SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO VÔO**

1. OBRA: Construção
2. LOCALIZAÇÃO: Brasília

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

- 1 — Aquisição de equipamentos — Convênio Ministério da Aeronáutica — Ministério Interior/SUDAM
- 2 — Aquisição e instalações Radares de Rota (SP — RJ — BH — BR)
- 3 — Aquisição de Suprimentos para os SPV e SR.

a — *SUDAM*

Aquisição de equipamentos de Proteção ao Vôo de acordo com o Convênio firmado entre o Ministério da Aeronáutica e o Ministério do Interior.

b — *Radar Rota*

Instalações iniciais de 2 radares de Rota (SP e RJ) para comunicações correspondentes. O Projeto prevê também computadores eletrônicos, construção e instalações complementares.

c — *SPV*

Aquisição de antenas de HF, máquinas teleimpressoras, conversores e teletipo, transformadores de 1 kW, componentes e sobressalentes, etc.

d — Obras de unificação da rede elétrica e instalações em Manaus, rede de alta tensão em Tefé.

e — Projeto ALFA.

**I — PROGRAMA: SUPRIMENTO E EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VÔO PARA ZONAS DE AERÓDROMOS E ZONAS TERMINAIS**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:**

— Aquisição e instalação dos seguintes equipamentos ASR-7, SSR, ILS, Vasis, DME, Medidores de Temperatura e Umidade e Grupos Geradores.

— Microondas.

**1 — Aquisição e instalação de:**

— ASR (YS), SSR (YS)

— ILS (NT, MN, SP, YS ou CT)

— VASIS (RP, YS e PK)

— DME (KP, SP, RF, SU, PA, BR, BE, CG, CT, MN, XI)

— RF 301 (Transceptores para o SAR)

— Receptores fac-simile (PA, BR, RF, GL e BE)

— Receptores Telefunken (Meteorologia)

**2 — Interligação por microondas da área GB.**

**3 — Projeto SUDAM**

**4 — Rêde Elétrica Núcleo de Parque de Eletrônica.**

**I — PROGRAMA: SUPRIMENTOS E EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO AO VÔO**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos

2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Aeronáutica**

**III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS:** Aquisição e instalações de auxílios à navegação aérea ILS, VOR e Remodelação do NPV.

1 — Aquisição equip. especializados para instalações de circuitos internacionais (PA/Montevidéu/Resistência; SP/CG/FI/Assunção; CG/COCHABAMBA/LA PAZ; MN/Maiqueta; BE/Zander e BE/Atkison/Maiqueta.

**ROTA RIO — ACRE**

**Remodelação dos N P V**

2 — SERVIÇO DE ROTAS — 1 — AMAZÔNIA

— Construção e instal. de NPV/KT/ KF/KR/KG em Macapá, Conceição do Araguaia, Marabá, Pôrto de Mos e Oiapoque.

— Instalação do ILS em Belém.

— Equip. para os NPV de SNTT, SEMQ e SBTF.

3 — SR — 2 Nordeste:

— Construção e instal. de NPV/KT/KF de Paulo Afonso

— Remodelação e equipamento dos NPV

4 — SR — 3 Leste

— Construção e instal. do VOR de Governador Valadares

— idem, KT/KF de Lagoa Santa

— Equip. para remodelação dos NPV

— Aquisição de equip. e instal. da Estação principal de escuta no Rio de Janeiro.

5 — SR — 4 Sudeste

— Construção e Instal. de KR/KF dos NDB de Coxim (MT) e Sorocaba (SP)

— Const. e instal. de NPV/KT/KF de São José dos Campos (SP)

— Equip. para remodelação dos NPV.

6 — SR — 5 Sul

— Const. e Instal. de COR de Pelotas, de Santa Cruz do Sul (RS), Foz do Iguaçu e Bagé

— Equip. para remodelação dos NPV

7 — SR — 6 Centro

— Construção e instalação do VOR de Goiana

— Equipamentos para remodelação do NPV.

I — PROGRAMA: SONDAJENS AEROLÓGICAS

1. OBRA: Instalações e Equipamentos

2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Sondagens aerológicas para melhoria do sistema Previsão do Serviço de Proteção ao Voo.

I — **PROGRAMA: SERVIÇO DE METEOROLOGIA**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Aquisição e Instalação de:

- a) equipamento meteorológico;
- b) máquinas perfuradoras e conferidoras para processamento de dados climatológicos;
- c) máquinas copiadoras para centros de Previsão.

I — **PROJETO: OBRAS PARA O SERVIÇO DE PROTEÇÃO AO VOO**

1. OBRA: Construções e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica.

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*:

Construção de Casas de Fôrça e Transmissão.  
Construção e instalação de RASOM.

I — **PROJETO: SUPRIMENTO E EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VOO**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*:

Aquisição e instalação de Centrais Telefônicas.  
Aquisição e instalação de equipamentos diversos.



1 — Aquisição e instalação de circuitos de voz incluindo fontes de alimentação, telefones e rede de distribuição nas zonas de Proteção dos Aeródromos de:

- a) Recife “PABX-200 ramais e 10 troncos”
- b) Natal “PABX-300 ramais e 20 troncos”
- c) Manaus “PABX-200 ramais e 10 troncos”
- d) Galeão
- e) Belém
- f) Lagoa Santa: 100 ramais e 10 troncos
- g) Barbacena: 100 ramais e 10 troncos
- h) Campo Grande: 50 ramais e 5 troncos
- i) Brasília
- j) Canoas
- k) Santos

2 — Aquisição dos seguintes equipamentos:

- transmissores HF (CW — fonia) para a rede móvel em telefonia
- teleimpressores para novos circuitos telex DCT, Troncos da EMBRATEL
- conjuntos multiplex telegráficos
- transceptores de HF e VHF
- transceptores de SSb da rede fixa e ligação de NDB isolados
- aquisição de outros equipamentos.

3 — Instalação e reequipamento do órgão do SPV (Tomé-Açu/PA, Ribas do Rio Pardo/MT, Hidrolândia/GO, Sobral/CE, Uruguaiana/RS, Tabatinga/AM, Pelotas/RS, Lages/SC, Pôrto Velho/RB, Brasília/AC.

### *Estrutura do Investimento*

Programa: APRIMORAMENTO TÉCNICO DO SERVIÇO DE  
PROTEÇÃO AO VÔO (DIVERSOS PROJETOS)

**Cronograma de Recebimentos:** (Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	15 593	1 442	7 035	7 116
Tarifa Aeroportuária.....	15 152	608	7 474	7 070
IUCL.....	5 318	899	1 405	3 014
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>36 063</b>	<b>2 949</b>	<b>15 914</b>	<b>17 200</b>

**Cronograma de Aplicações:** (Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*.....	36 063	2 949	15 914	17 200
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>36 063</b>	<b>2 949</b>	<b>15 914</b>	<b>17 200</b>

\* Inclusive material permanente

### **I — PROGRAMA: AMPLIAÇÃO E REEQUIPAMENTO DO SERVIÇO DE BUSCA E SALVAMENTO**

1. OBRA: Instalações e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Aeronáutica**

## Estrutura do Investimento

### Cronograma de Recebimentos:

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários (IUGL).....	186	—	186	—
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>186</b>	<b>—</b>	<b>186</b>	<b>—</b>

### Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*	186	—	186	—
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>186</b>	<b>—</b>	<b>186</b>	<b>—</b>

### Composição segundo a moeda

Moeda Nacional.....	186	—	186	—
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROGRAMA: CONSOLIDAÇÃO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA**

1. OBRA: Aquisição de Aeronaves e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: São José dos Campos

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Para aquisição de aeronaves e equip. à Indústria Nacional baseados em protótipos desenvolvidos, aprovados pelo Instituto de Pesquisas e Desenvolvimento em São José dos Campos.

**I — PROJETO: DESENVOLVIMENTO DE PROTÓTIPOS**

1. OBRA: Construção de Aeronaves e Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: São José dos Campos

II — *ÓRGÃO RESPONSÁVEL*: Ministério da Aeronáutica

III — *CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS*: Para desenvolvimento de protótipos de aeronaves, sistemas bélicos e engenhos espaciais feitos pelo Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento.

*Estrutura do Investimento*

**Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1968	1969	1970
Orçamentários.....	52 355	15 914	20 308	16 133
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>52 355</b>	<b>15 914</b>	<b>20 308</b>	<b>16 133</b>

**Cronograma de Aplicações:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	—	—	—	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*....	52 355	15 914	20 308	16 133
Inversões financeiras.....	—	—	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>52 355</b>	<b>15 914</b>	<b>20 308</b>	<b>16 133</b>

**Composição segundo a moeda**

Moeda Nacional.....	52 355	15 914	20 308	16 133
Moeda Estrangeira.....	—	—	—	—

\* Inclusive material permanente.

**I — PROJETO: ACÔRDO USAID — PROJETO CONTRAP**

1. OBRA: Equipamentos
2. LOCALIZAÇÃO: Brasil

**II — ÓRGÃO RESPONSÁVEL: Ministério da Aeronáutica****III — CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS E JUSTIFICATIVAS: Acôrdo USAID — Projeto CONTRAP aprovado pelo Congresso Nacional através Decreto Legislativo n.º 16 de 1959.**

Instalação e equipamentos de acôrdo recomendação do ICAO.

**Estrutura do Investimento****Cronograma de Recebimentos:**

(Em NCr\$ mil de 1969)

F O N T E S	TOTAL	1969	1969	1970
Orçamentários.....	4 078	2 929	924	225
Extra-orçamentários.....	—	—	—	—
Recursos próprios.....	—	—	—	—
Outros recursos internos.....	—	—	—	—
Recursos externos.....	2 415	2 415	—	—
<b>TOTAL.....</b>	<b>6 493</b>	<b>5 344</b>	<b>924</b>	<b>225</b>

## Cronograma de Aplicações:

(Em NCr\$ mil de 1969)

U S O S	TOTAL	1968	1969	1970
Pessoal.....	59	—	59	—
Outros custeios.....	—	—	—	—
Obras.....	—	—	—	—
Equipamentos e instalações*....	6 283	5 544	800	139
Inversões financeiras.....	151	—	65	86
<b>TOTAL.....</b>	<b>6 493</b>	<b>5 344</b>	<b>924</b>	<b>225</b>

\* Inclusive material permanente.



## *ANEXOS*

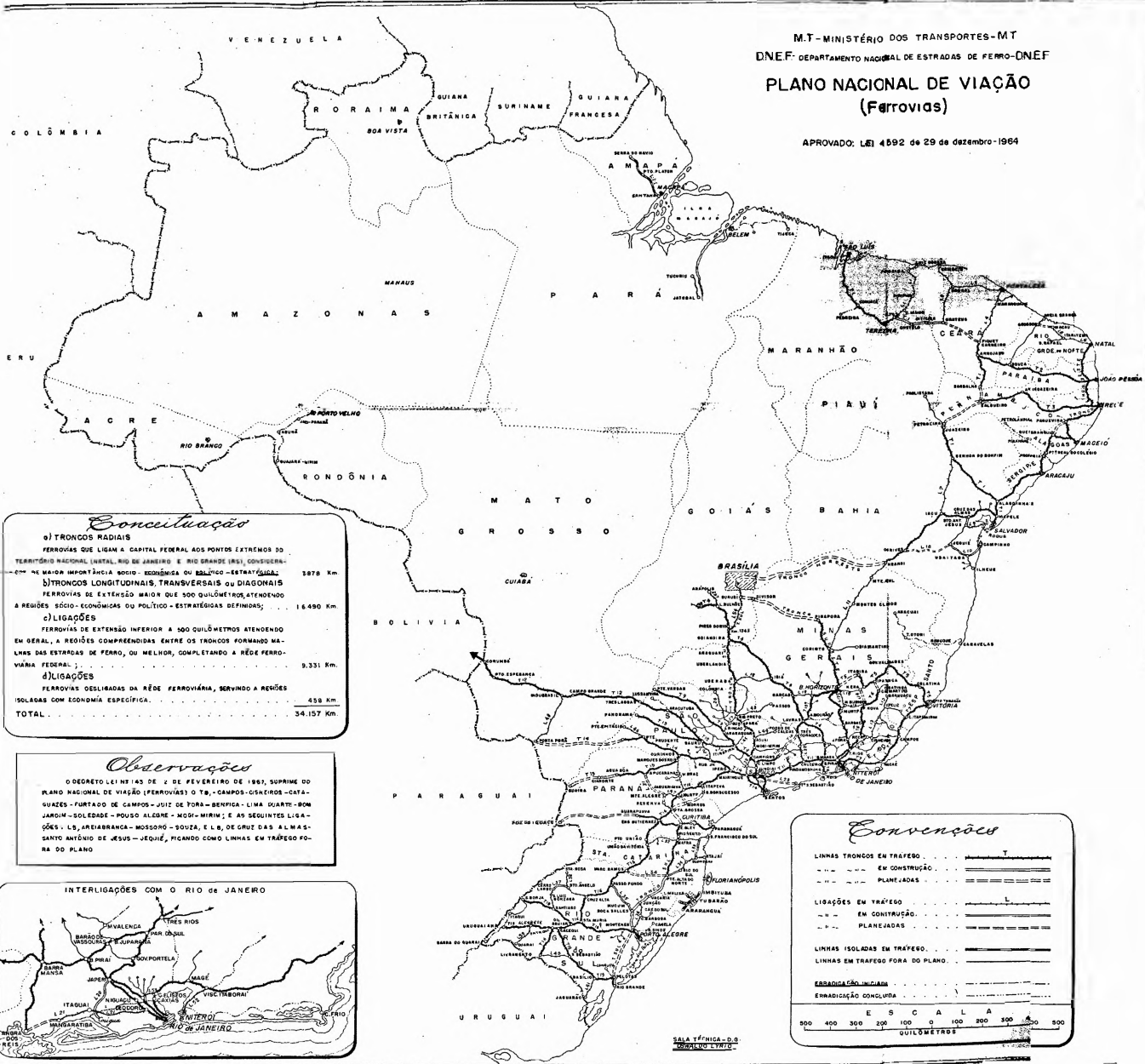
- I — Projetos Prioritários em Ferrovias**
- II — Projetos Prioritários em Rodovias**
- III — Glossário das Siglas Oficiais**





**PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO  
 (Ferrovias)**

APROVADO: LEI 4592 de 29 de dezembro - 1964



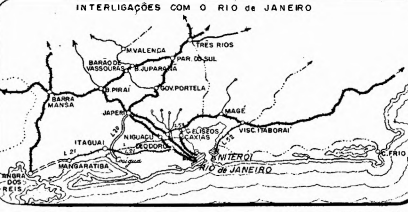
**Condições**

- TRONCOS RADIAIS**  
 FERROVIAS QUE LIGAM A CAPITAL FEDERAL AOS PONTOS EXTREMOS DO TERRITÓRIO NACIONAL (LANTAL, RIO DE JANEIRO E RIO GRANDE (RS)), CONSIDERANDO-SE O MAIOR IMPORTEZADO BOMBA - ECONOMIA OU BALANÇO - ESTRATÉGICO. 1.878 Km.
- TRONCOS LONGITUDINAIS, TRANSVERSAIS OU DIAGONAIS**  
 FERROVIAS DE EXTENSÃO MAIOR QUE 500 QUILOMETROS, ATENDENDO A REGIÕES SÓCIO-ECONÔMICAS DO PLANO - ESTRATÉGICAS DEFINIDAS; 1.640 Km.
- LIGAÇÕES**  
 FERROVIAS DE EXTENSÃO INFERIOR A 500 QUILOMETROS ATENDENDO EM GERAL, A REGIÕES COMPREENDIDAS ENTRE OS TRONCOS FORMANDO MALHAS DAS ESTRADAS DE FERRO, OU MELHORA, COMPLETANDO A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL; 9.331 Km.
- LIGAÇÕES**  
 FERROVIAS DESLIGADAS DA REDE FERROVIÁRIA, SERVINDO A REGIÕES ISOLADAS COM ECONOMIA ESPECÍFICA; 438 Km.

**TOTAL . . . . . 34.157 Km.**

**Observações**

O DECRETO LEI Nº 143 DE 2 DE FEVEREIRO DE 1961, SUPRIME DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO (FERROVIAS) O TR. - CAMPOS - GOMERES - CATAGUAZES - PORTA DO CAMPOS - JUIZ DE FORA - BEMFICA - LIMA QUARTZ - BOM JARDIM - SOLIDADE - POUSO ALEGRE - MOURA - MIRIM; E AS SEQUENTES LIGAÇÕES: L. S. AREABRANCA - MOSSORÓ - SOUTA, E L. S. DE CRUZ DAS ALMAS - SANTO ANTÔNIO DE JESUS - JEQIÊ, FICANDO COMO LINHAS EM TRÁFEGO FORA DO PLANO



**Convenções**

LINHAS TRONCOS EM TRÁFEGO . . . . . T  
 . . . . . EM CONSTRUÇÃO . . . . .  
 . . . . . PLANEJADAS . . . . .

LIGAÇÕES EM TRÁFEGO . . . . . L  
 . . . . . EM CONSTRUÇÃO . . . . .  
 . . . . . PLANEJADAS . . . . .

LINHAS ISOLADAS EM TRÁFEGO . . . . .  
 LINHAS EM TRÁFEGO FORA DO PLANO . . . . .

**ERRADICAÇÃO INICIAL**  
 ERRADICAÇÃO CONCLUÍDA . . . . .

**ESCALA**  
 500 400 300 200 100 0 100 200 300 400 500 600  
 QUILOMETROS

SALA TÉCNICA - D. S.  
 BRASÍLIA - 1964

## ANEXO III

### GLOSSÁRIO DAS SIGLAS OFICIAIS MAIS USADAS

#### 1 — Ministério dos Transportes (MT)

CNT — Conselho Nacional dos Transportes  
GEIPOT — Grupo de Estudos para a Integração da Política dos Transportes  
DNEF — Departamento Nacional de Estradas de Ferro  
RFFSA — Rêde Ferroviária Federal S/A  
DNER — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
CMM — Comissão de Marinha Mercante (extinta)  
SUNAMAM — Superintendência Nacional da Marinha Mercante  
DNPVN — Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis  
COSEPS — Comissão Especial de Coordenação dos Serviços Portuários de Santos  
SNBPSA — Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A  
ENASA — Empresa de Navegação do Amazonas S/A  
CDP — Companhia Docas do Pará  
CNSF — Companhia de Navegação do São Francisco  
APRJ — Administração do Porto do Rio de Janeiro  
CNLB — Companhia de Navegação Lóide Brasileiro  
ENARC — Empresa de Reparos Navais Costeira S/A  
PNV — Plano Nacional de Viação  
IUCL — Imposto Único Sobre Combustíveis e Lubrificantes  
FPN — Fundo Portuário Nacional  
FRN — Fundo Rodoviário Nacional

#### 2 — Ministério da Aeronáutica Militar (MAER)

DAC — Departamento de Aeronáutica Civil  
CAN — Conselho Aeroviário Nacional  
EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A

#### 3 — Ministério do Exército

DVT — Diretoria de Vias de Transportes

#### 4 — Diversos

CACEX — Carteira de Comércio Exterior  
CEMPEX — Comissão de Empréstimos Externos  
BID — Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BIRD — Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento

## **GRUPO DE TRABALHO DO PROGRAMA ESTRATÉGICO**

**João Paulo dos Reis Velloso — Coordenador Geral dos Grupos de Trabalho**

### **AREA ESTRATÉGICA III — TRANSPORTES**

**Antonio Geraldo Peixoto — Ministério da Aeronáutica**

**Josef Barat — Ministério do Planejamento  
Coordenação Geral**

**Gerson Cardoso da Silva — Ministério dos Transportes  
Colombo Machado Salles**

**Este livro foi composto e impresso  
nas oficinas do Serviço Gráfico da  
Fundação IBGE — Lucas, GB — Brasil,**

