

MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPEA)
SUPERINTENDÊNCIA

SUP/IPLAN/213/71

Rio, 5/8/71

Do: Superintendente do IPLAN
Ao: Sr. Secretário Geral do Ministério do Planejamento e
Coordenação Geral
Assunto: I PND - Relatório nº 13 - 1.ª redação do Capítulo
Setorial de TRANSPORTES

Encaminhamos a V.S.^a dois exemplares da 1.ª redação do texto correspondente ao capítulo setorial, sobre TRANSPORTES do I PND.

2. Solicitamos que uma das vias já encaminhada ao Sr. Ministro do Planejamento.

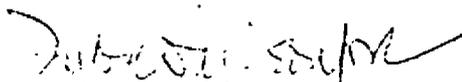
3. Esse trabalho foi feito com base em texto recebido do Setor de Transportes do IPLAN e revisto e complementado por esta Superintendência.

4. Esclarecemos que o texto está ainda muito incompleto porque não foi possível ainda ao Setor de Transportes do IPLAN definir as metas e os investimentos a serem realizados, em função principalmente de não estar devidamente especificada a programação do Ministério dos Transportes e correspondente OPI.

5. Somente amanhã, por exemplo, deverão ser recebidos de Brasília os orçamentos plurianuais do DNPVN, DNEF e RFFSA. Quanto aos orçamentos da SUNAMAM e DNER estima-se que demandarão prazo ainda maior para a sua conclusão.

6. Todavia, estão bem definidas as diretrizes que, no texto anexo, acompanham de perto o documento setorial do Ministério dos Transportes (salvo com relação a transportes aéreos e urbanos, que não foram referidos nesse documento). Por isso, para cumprir o cronograma estabelecido apressamo-nos em remeter esse texto preliminar, com vários espaços em branco, ao mesmo tempo em que estamos solicitando do Setor de Transportes a complementação do Trabalho, no prazo mais curto possível.

Cordialmente,


ANTONIO NILSON CRAVEIRO HOLANDA
Superintendente do IPLAN

TRANSPORTES

AÇÃO DE GOVERNO: REALIZAÇÕES PROGRAMADAS

Dentro de uma política integrada de expansão e melhoria da eficiência do sistema de Transportes do País, nos setores Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Marítimo e Aéreo, são as seguintes as principais realizações programadas:

I - Execução de Programa de Investimentos no período 1972/74, de cerca de Cr\$ milhões (a preços de 1972), sendo:

Cr\$	milhões no sistema Rodoviário
Cr\$	milhões no sistema Ferroviário
Cr\$	milhões em Portos e Navegação Marítima e Fluvial
Cr\$	milhões em Transportes Aéreos.

II - Expansão do Sistemas de Transportes Marítimo e Rodoviário, de modo a alcançar as seguintes metas:

- Expansão da capacidade da Marinha Mercante, de longo curso, de TDW, em 1971, para TDW, em 1974, com um aumento de %; e na cabotagem, de TDW, em 1971, para TDW, em 1974, com um aumento de
- Aumento da capacidade de navegação especializada:
 - petroleiros;
 - graneleiros, navios frigoríficos, navios tanques de óleos vegetais e "minério-óleo";
- Expansão da rede rodoviária de um total pavimentado de km, em 1971, para km em 1974; com um aumento de

III - Adoção de uma política de EFICIÊNCIA na operação e expansão do sistema de transportes, tendo em vista maximizar a sua contribuição para o esforço de desenvolvimento nacional, com fundamento nas seguintes definições básicas:

● na execução de programas do setor Transportes serão considerados os seguintes objetivos principais:

- eficiência na utilização da capacidade existente e na expansão equilibrada do sistema, corrigindo-se as distorções e deficiências porventura verificadas;

- integração e coordenação entre as várias modalidades de transportes; nesse particular, será dado tratamento prioritário ao trabalho de definição e planejamento de soluções econômicas para os principais fluxos de transportes do País ("corredores de transportes"), através dos quais se processa o escoamento de grandes massas de mercadorias, entre pontos de concentração de embarque e desembarque;

- modernização tecnológica, com a incorporação das conquistas mais recentes de países avançados no campo da tecnologia dos transportes;

- reestruturação operacional e administrativa dos principais órgãos responsáveis pelo planejamento e execução da política de transportes.

● do ponto de vista da eficiência de sistema de transportes, procurar-se-á obter no triênio 1972-1974, uma melhor utilização da capacidade existente, preparando-se o sistema atual para uma maior expansão nos períodos subsequentes. Buscar-se-á maior ra-

cionalização na destinação de recursos e na distribuição de cargas, entre os diferentes meios de transporte, dando-se atenção especial à seleção de investimentos e à coordenação do sistema no seu triplice aspecto: tarifário, regulamentar e fiscal.

Serão observados os seguintes princípios:

- a capacidade do sistema deverá ser expandida na proporção do crescimento da demanda por serviços de transportes, evitando-se a formação de capacidade ociosa ou subutilizada;
- a melhor distribuição das cargas pelos diferentes meios de transportes deverá ser obtida através da orientação do tráfego para a modalidade de transporte mais adequada à sua natureza, evitando-se a concorrência prejudicial entre as modalidades;
- a seleção de investimentos deverá implicar no aprimoramento do planejamento e da execução de projetos, evitando-se o acúmulo de iniciativas sem possibilidade de execução a curto prazo, e limitando-se assim a imobilização improdutiva de recursos que poderiam ser, aplicados em outros projetos de interesse para o desenvolvimento econômico e social;
- a execução de investimentos em transportes custeados com recursos (ordinários ou vinculados) atribuídos ao Setor ficará rigorosamente subordinada a estudos técnico-econômicos, que justifiquem a sua prioridade, e respectivos projetos de engenharia final;
- os investimentos decorrentes de necessidades ligadas à Segurança Nacional, e os de caráter social ou político, serão, sempre que possível, financiados com recursos oriundos dos Setores interessados;
- os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais, implicando na abertura de novas fronteiras para a economia brasilei-

ra, serão considerados como parte integrante de programas de desenvolvimento agrícola, industrial e/ou de colonização.

● A política de integração e coordenação do sistema de transportes está fundamentada na concepção de um conjunto harmônico e racionalmente articulado de diferentes modalidades de transportes, tanto a nível federal como estadual e municipal. Para atingir êsses objetivos de integração e coordenação, serão observados os seguintes princípios:

- maior atenção, no período do Plano, à coordenação da exploração do sistema nacional de transportes, complementando e ampliando a preocupação recente de coordenação dos investimentos de infra-estrutura;

- prioridade aos estudos com o objetivo de integrar todos os recursos disponíveis no Setor, cuja aplicação ficará subordinada a um planejamento intermodal detalhado, baseado em estudos técnico-econômicos, visando a permitir maior racionalização da programação orçamentária do Setor, pela fixação de objetivos a atingir em função de prioridades estabelecidas;

- a concepção integrada do sistema de transporte visará à articulação dos transportes de superfície entre si e destes com o transporte aéreo, através de uma estreita ligação do Ministério dos Transportes com o da Aeronáutica, de modo a aproveitar ao máximo as possibilidades e características dessas modalidades de superfície e aérea;

- o desenvolvimento da utilização dos transportes por dutos se constituirá em elemento importante da concepção integrada do sistema de transportes, sempre que economicamente viável e integrado às demais modalidades de superfície;

- os investimentos em transportes nas áreas metropolitanas e grandes centros urbanos deverão ser coordenados por planos-diretores compatíveis com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de pessoas e cargas bem como maior racionalização na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.

• A modernização tecnológica do setor contemplará investimentos e pesquisas para aproveitamento de soluções modernas de escoamento e manipulação de carga, com os seguintes objetivos:

- desenvolvimento e incorporação efetiva de moderna tecnologia de acondicionamento, armazenagem e manuseio de transporte de cargas, através dos sistemas de peletização, cofres de carga, unitização, "lash", etc., na medida em que se revelarem mais adequados aos objetivos de eficiência, coordenação e integração intermodal;

- realização de estudos no sentido da fusão, em um único órgão de transporte, dos diferentes elementos de pesquisas modais, com ênfase na formação de técnicos qualificados para estudos de melhoria tecnológica e reestruturação organizacional.

• a reestruturação administrativa e operacional do Setor visará ao fortalecimento da coordenação do sistema nacional de transportes, através de divisão racional das atribuições pertinentes às entidades que nêle operam, obedecendo-se aos seguintes princípios:

- reestruturação de órgãos anteriormente mais voltados para a coordenação dos investimentos de infra-estrutura (DNEF-Departamento Nacional de Estradas de Ferro, GEIPOT-Grupo de Estudo para Integração na Política de Transportes), ou para exploração estritamente modal (CGT-Contadoria Geral de Transportes), dando-se especial ênfase ao transporte combinado e aos problemas de operação eficiente do sistema;

- ampla utilização do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT) nos estudos referentes ao aprimoramento da técnica de planejamento e à fixação de prioridades no conjunto das atividades do Setor, de modo integrado e harmônico. Para isso o referido órgão deverá manter estreita ligação com todos os órgãos ou entidades de outros Ministérios que exerçam atividades relacionadas com os seus encargos;

- fortalecimento do assessoramento de alto nível dos Ministérios e dos Órgãos Setoriais, em particular as Assessorias de Planejamento, objetivando atingir elevado grau de coordenação e consolidar um mecanismo eficiente para o estabelecimento de prioridades de execução ao nível intermodal;

- as autarquias vinculadas ao Ministério dos Transportes e os órgãos ligados à aviação civil do Ministério da Aeronáutica, terão suas atividades voltadas para o planejamento, a coordenação, a supervisão e a fiscalização modais, fazendo-se progressivamente transferir para as Companhias de Economia Mista, Empresas Privadas e/ou Órgãos Estaduais as atividades de operação, bem como as de construção e conservação da infra-estrutura, na medida em que esses órgãos e empresas forem julgados capacitados para receber tais encargos;

- fortalecimento dos sistemas de planejamento, orçamento, programação financeira, acompanhamento da execução e implementação da reforma administrativa, com vistas ao aperfeiçoamento da realização de programas e projetos.

IV - Execução de Programa Rodoviário correspondente à implantação de km, pavimentação de km e realização de obras e melhoramentos diversos em km de estradas de rodagem a par da intensificação dos trabalhos de manutenção de uma rede rodoviária de mais de km de extensão, com investimentos totais da ordem de Cr\$ milhões (a preços de 1972), no triênio e destacando-se:

• Rodovias de Integração Nacional

- Rodovias Transamazônia e Cuiabá-Santarém, como parte do Programa de Integração Nacional. A Transamazônica deverá estender-se de Picos (Pi), (entroncamento das BR-230 e BR-232, que a ligação a Recife e João Pessoa, respectivamente) a Humaitá, numa extensão de 2 475 km, com o seguinte traçado: Picos - Floriano - Carolina - Estreito - Marabá - Jatobal - Altamira - Itaituba - Jacareacanga - Prainha - Humaitá. O trecho Estreito-Itaituba já tem suas obras em andamento e será entregue ao tráfego em 1972. O trecho seguinte Itaituba-Humaitá terá sua implantação concluída em 1973.

A rodovia Cuiabá-Santarém atravessa o divisor de águas dos rios Tapajós e Xingu e tem uma extensão de 1 618 km. Foi conferida prioridade, em um primeiro estágio, ao trecho Nobres-Santarém, que deverá estar implantado até fins de 1971.

Essas novas estradas se articularão com as redes rodoviárias do Nordeste e do Planalto Central.

- Rodovia Belém-Caxuxa - implantação e pavimentação de 592 km.

- Rodovia Belém-Brasília - melhoramentos e pavimentação de 2 069 km.

● Rodovias de Integração Panamericana, compo-

do:

- Bolívia-Brasil-Peru

Cuiabá-Rio Branco: melhoramentos e const.,
em 1 866 km.

Rio Branco-Fronteira do Peru: implantação,
821 km.

Humaitá-Labrea-Rio Branco-Fronteira da Bolívia:
implantação e melhoramentos de 1 041 km.

Manaus-Pôrto Velho: implantação e pavimento,
em 866 km.

Abará-Guajará-Mirim-Fronteira com Bolívia:
melhoramentos e conservação de 128 km.

- Brasil-Venezuela e Guianas

Manaus-Fronteira Venezuelana: implantação de
km.

Bóia Vista-Fronteira com Guiana Inglesa, im-
plantação de 240 km.

Macapá-Fronteira com Guiana Francêsa—implanta-
ção e melhoramentos de 731 km.

- Argentina-Brasil-Uruguai

● Conclusão e complementação da Rede Básica do Nordeste:

● Programa Nacional de Rodovias de Elevada Prioridade Econômica.

● Ponte Rio-Niterói.

● Adoção das seguintes definições básicas para o
setor rodoviário.

• execução de medidas para aumentar a eficiênciado do sistema rodoviário, através de:

- implementação e aperfeiçoamento da regulamentação dos transportes rodoviários de passageiros e aplicação da nova regulamentação dos transportes rodoviários de carga;

- aperfeiçoamento do sistema de participação dos usuários na cobertura dos encargos decorrentes da construção e conservação das rodovias;

- aperfeiçoamento da construção rodoviária, estimulando-se o aprimoramento da seleção de empresas construtoras, da elaboração de projetos, do controle de qualidade, e do planejamen-
to financeiro dos investimentos;

- ênfase na conservação das rodovias, contemplando-se não apenas a conservação normal ou de rotina como também a restauração da rede existente e a conservação periódica preventiva.

• fortalecimento da coordenação do sistema rodoviário para dar base à sua integração, com a adoção das seguintes providências no âmbito do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER:

- implantação, no âmbito federal, e coordenação nos âmbitos estadual e municipal, de planejamento integrado e padronizado, inclusive quanto a estudos de viabilidade e projetos de engenharia;

- padronização de métodos de trabalho, normas, especificações e critérios de avaliação e desempenho para órgãos federais e estaduais e, quando couber, também a ôrgãos municipais;

- estudo e coordenação dos investimentos estaduais e municipais em rodovias alimentadoras, em complementação aos Planos-Diretores Rodoviários, onde sô foram consideradas as redes básicas troncais.

● reorganização administrativa e operacional do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem que procurará transferir progressivamente para os órgãos estaduais as tarefas de construção e conservação das rodovias.

● subordinação da política de investimentos na ampliação da rede rodoviária a um planejamento baseado em estudos técnico-econômicos.

V - Reaparelhamento e Modernização da Rede Ferroviária Federal, abrangendo remodelação da via permanente, melhoramento de traçador, reaparelhamento de terminais e pátios, aquisição de material rodante e de tração no valor de aproximadamente Cr\$ mi milhões, a par de melhorias administrativas, treinamento de pessoal e adoção de outras medidas para aumento da eficiência técnica e operacional do sistema.

Adoção das seguintes definições básicas para o setor:

● redução expressiva do deficit operacional da Rede Ferroviária S.A. (RFFSA), no período 1972/74, de modo a alcançar, no triênio seguinte a completa eliminação desse deficit. A colaboração financeira do Tesouro para despesas correntes será progressivamente reduzida a partir de 1972 até que a União venha a contribuir tão-somente com recursos destinados a despesas de capital.

● redução do efetivo de pessoal da RFFSA de 125 000 para 115 000.

● adoção de outras medidas para aumentar a eficiência operacional do sistema ferroviário: aquisição de material de transporte, conclusão dos planos de remodelação de linhas, atualização dos sistemas eletrificados, execução de variantes e obras prioritárias de maior rentabilidade, suspensão de tráfego em 1 500 km de linhas antieconômicas, racionalização da operação e aparelhamento dos pátios e terminais, tendo em vista obter um aumento de 50% na velocidade comercial de trens registrada em 1970, implantação da conserva cíclica mecanizada da via permanente, melhoria da qualidade e regularidade do tráfego suburbano de passageiros; racionalização da rotina administrativa e centralização de oficinas;

- ampliação do serviço de passageiros nos eixos Rio-São Paulo, Rio-Belo Horizonte e Curitiba-Pôrto Alegre, de forma a compensar a tendência decrescente das demais linhas interurbanas;

- execução de programas de formação e treinamento de pessoal, mantendo uma taxa anual de treinamento de 10% do efetivo, enfatizado o desenvolvimento de moderna mentalidade gerencial em todos os escalões administrativos da RFFSA;

- execução de programa de modernização tecnológica para exploração intensiva e racional dos troncos ferroviários, baseado nas necessidades dos programas de escoamento da produção agrícola (trigo, arroz, etc.), de expansão industrial (siderurgia, cimento, material de transporte, etc.), redinamização das exportações tradicionais e consolidação das exportações de mercadorias dinâmicas (milho, soja, manufaturados, etc.);

- implantação do novo Plano Contábil e Orçamentário, visando à apuração precisa de custos;

- implantação de um Plano Comercial, orientado para a conquista do mercado de transporte e para melhor atendimento do usuário;

- elaboração de nova estrutura tarifária, considerando os custos de prestação dos serviços em regime de concorrência.

VI - Reaparelhamento e Modernização da Frota Mercante para Navegação de Longo Curso e Cabotagem, com a execução de programa de investimentos da ordem de Cr\$ milhões, com os seguintes objetivos:

● construção e/ou aquisição de navios de longo curso, petroleiros, graneleiros

● desenvolvimento e expansão dos transportes marítimos, em condições de eficiência crescente e de forma integrada com a política de reaparelhamento de portos. Serão adotadas as seguintes definições básicas, por parte da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM);

● ampliação da frota, com base nos seguintes princípios:

- crescente participação da Marinha Mercante Brasileira no comércio exterior através da ampliação das linhas de longo curso (via incentivo às empresas nacionais de navegação selecionadas) e da ampliação da frota de granés líquidos e sólidos;

- estudo do redimensionamento das frotas brasileiras de longo curso, de cabotagem e interior da Amazônia, da Bacia de São Francisco e da Bacia do Prata, bem como a infra-estrutura de apoio à navegação marítima - a navegação portuária.

● melhoria da eficiência do setor, através de:

- aperfeiçoamento de sua organização interna;

- reexame de toda a legislação dispersa, dando-lhe um cunho mais realista e visando a obtenção de maior eficiência na prestação dos serviços;

- apoio à política de formação de pessoal habilitado no manuseio de novas técnicas náuticas;

- prioridade para a melhoria tecnológica e operacional na navegação de cabotagem para uma efetiva competição por cargas mais apropriadas ao transporte marítimo;

- colaboração com o setor de portos, com o objetivo de conseguir a desejada integração Rodovia/Ferrovia/Porto/Navio dentro da concepção de "Corredores" para o transporte de grandes massas;

- formulação de um plano nacional de navegação interior em bases racionais, considerando os estudos realizados pela SUNAMAM, pelo DNPVN e pelo GEIPOT, visando ao desenvolvimento do transporte fluvial e lacustre e sua integração com as demais modalidades de transporte;

- articulação com o Ministério da Indústria e Comércio (GEICON), para adequação das atribuições pertinentes à construção naval, face ao que dispõe o Decreto-lei nº 200/67.

VII - Modernização e Reparcelamento do Sistema Portuário compreendendo a construção de terminais especializados, obras de dragagem e ampliação de instalações portuárias, com um investimento total estimado em Cr\$ milhões no triênio.

Na execução desse programa, serão adotadas as seguintes definições básicas:

● adoção das seguintes definições básicas, para orientar a ação do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis-DNPVN na execução do programa de portos:

● a melhoria da eficiência do sistema portuário nacional, através de:

- estudos para a definição de portos prioritários, visando à racionalização dos investimentos portuários através da concentração de recursos em um número limitado de grandes portos com capacidade efetiva de atração de cargas;

- aumento da produtividade dos portos, visando à desejada adequação navio-pôrto, para solucionar problemas de avarias nas cargas e de demora excessiva do transporte marítimo em relação ao terrestre;

- adequação do sistema portuário à demanda, através do seu reparcelamento e modernização, inclusive com a construção de terminais especializados;

- revisão e consolidação da legislação portuária.

● modernização tecnológica do Setor Portuário, através da:

- ampliação do uso de equipamento portuário adequado, para fazer frente à evolução tecnológica do transporte marítimo, permitindo a participação do País em frentes dinâmicas de comércio internacional;

- ampliação de oferta de instalações portuárias que possibilitem a utilização intensiva de "pallets" e outros métodos atuais de manipulação de carga.

• reestruturação da organização administrativa e operacional do setor, mediante:

- transformação das administrações portuárias em sociedade de economia mista, com participação mais ativa dos iusuários;

- aperfeiçoamento da organização do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) para o adequado atendimento do desenvolvimento da navegação e de movimentação portuária.

VIII - Execução de Programa de Transporte Aéreo capaz de garantir o acesso do Brasil à nova era dos transportes supersônicos e de permitir a criação de adequada infra-estrutura aeroportuária, compatível com o aumento do tráfego nacional e internacional e a evolução tecnológica.

Será construído o novo Aeroporto Internacional do Galeão e concluído o Aeroporto Internacional de Brasília, promovendo-se ainda a construção de um novo Aeroporto Internacional em Manaus.

Na execução do Programa serão obedecidas as seguintes definições básicas:

• melhoria da eficiência de operação dos serviços de transporte aéreo, através de:

- aprimoramento da política realista de tarifas para retribuição pelo uso das instalações aeroportuárias e dos serviços de apoio à navegação aérea, visando à constante melhoria das instalações e dos serviços;

- redução dos subsídios às empresas de navegação aérea pela adoção de política de compras que evite acumulação de capacidade ociosa e, em geral, o desperdício no uso de equipamentos e aviões;

- orientação no sentido de evitar o número excessivo de empresas exploradoras de serviços aéreos, de modo a assegurar viabilidade econômica financeira daquelas autorizadas a funcionar;

- subordinação da execução de obras, compra de equipamentos e estruturação de linhas à elaboração de projetos e análises de caráter técnico e econômico.

• Tratando-se de setor caracterizado por transformações tecnológicas aceleradas serão implementadas pelo Ministério da Aeronáutica as seguintes medidas:

- prioridade para implementação de um plano de modernização aeroportuária, com concentração de investimentos nos aeroportos de maior densidade de tráfego, para fazer frente à recuperação do mercado e, às novas características da ampliação das frotas aeronáuticas nacional e internacional;

- estímulo a criação de uma rede aérea de alimentação das linhas tronco, para permitir o maior incremento do tráfego aéreo e dar suporte aos programas da indústria nacional de construção aeronáutica.

• Será estimulada a criação de um "holding" de empresas para operação, em bases comerciais, dos principais aeroportos do País, possibilitando a implementação de seus planos de expansão com maior autonomia financeira.

IX - Formulação e implantação de uma política de Transportes urbanos compreendendo as seguintes iniciativas e definições básicas:

- elaboração de diagnóstico para a avaliação da situação atual do sistema de transportes urbanos nas principais cidades do País, possibilitando identificar as limitações e deficiências na capacidade de prestação dos serviços urbanos, em relação às necessidades atuais e futuras dessas cidades;

- elaboração de estudos preliminares, visando a permitir a consolidação de critérios para a elaboração e avaliação de Planos Diretores de transporte urbano, necessários para estabelecer as prioridades de investimento para transporte de carga e passageiros nas cidades principais do País.

- introdução progressiva de inovações tecnológicas no transporte de superfície;

- implantação, nas cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro, de um sistema moderno de transporte rápido subterrâneo (Metropolitano) para o transporte de grandes massas de passageiros, no sentido de aliviar o tráfego de superfície dessas cidades, e de racionalizar os fluxos de maior densidade de tráfego.

- estabelecimento de medidas e diretrizes necessárias para implementar a coordenação e integração de transporte urbano, nas cidades principais do País;

- coordenação dos investimentos em transportes urbanos coletivos, privados e de carga (áreas de estacionamento, viadutos, terminais de carga, etc.), segundo uma política global, ra-

cionalmente concebida para o atendimento da demanda futura, segundo as modalidades mais adequadas;

- integração destes investimentos em Planos Globais de Urbanismo, para que o sistema de transportes urbanos atenda, efetivamente, a sua função de deslocamento de fluxos de passageiros e mercadorias, bem como de fator condicionante da utilização de áreas para fins industriais, comerciais e residenciais;

- estruturação de uma política de fusões de empresas de transporte coletivo, permitindo a homogeneidade de frotas, a racionalização dos serviços de manutenção e a distribuição mais racional de linhas, objetivando ganhos de produtividade resultantes da economia de escala nos grandes centros urbanos;

- reformulação em profundidade das normas atuais de prestação dos serviços de transporte coletivo, no que diz respeito as especificações técnicas e a política de pessoal, visando a segurança e o conforto do usuário.

PROGRAMAS E PROJETOS PRIORITÁRIOS

SETOR RODOVIÁRIO

● LIGAÇÕES TRONCAIS COM ELEVADA PRIORIDADE ECONÔMICA

Fundamentado em planos diretores rodoviários e estudos de viabilidade que conferem maior segurança técnica e econômica à seleção dos projetos rodoviários, este Programa permitirá no período a construção de 1.300 km de novas rodovias e a pavimentação de aproximadamente 4.300 km em todo o território nacional. O financiamento do Programa foi contratado com o Banco Mundial em cinco etapas classificadas como projetos I, II, III, IV e V. Para o triênio, o DNER receberá recursos relativos aos projetos III e IV no total de US\$ 133 milhões (Cr\$ milhões).

● CONCLUSÃO DA REDE RODOVIÁRIA BÁSICA DO NORDESTE

Este Programa objetiva dar continuidade à implantação da Rede Rodoviária Básica, definida pelos Planos Diretores do GEIPOT e da SUDENE. Envolve a construção, no triênio, de 1.150 km de rodovia e a pavimentação de 2.445 km e dispõe de financiamento externo do Banco Interamericano de Desenvolvimento, no montante de US\$ 35 milhões, dos quais o DNER já recebeu US\$ 33,7 milhões até 1971.

● LIGAÇÕES PAVIMENTADAS ENTRE CURITIBA, FLORIANÓPOLIS E PORTO ALEGRE

A finalidade desse projeto, já iniciado com as obras das BR-468, BR-101, BR-290 e RS-17, é interligar, por rodovias pavimentadas, as três capitais do Sul.

● RODOVIAS INTERNACIONAIS

Este programa, ligando o Brasil à Argentina, Uruguai, Bolívia, Peru, Venezuela e Guianas, contribuirá para maior expansão do comércio exterior com estes países da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). A realização do projeto será assegurada, inclusive, por recursos externos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no total de US\$ 47 milhões, sendo US\$ 44,1 milhões para o triênio 1972/74.

● LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS INTEGRANTES DE "CORREDORES DE TRANSPORTES"

● Corredor de Escoamento pelo Pôrto de Paranaguá

As rodovias constantes deste corredor, cuja finalidade está descrita no setor ferroviário, complementam as ferrovias da região, para o transporte de grandes massas de produtos que devem ser deslocados desde os centros de origem, as regiões agrícolas do Paraná e de Santa Catarina, até o pôrto de Paranaguá.

No triênio deverão ser atacados trechos da BR-153 (Ibaiti-Santo Antônio do Platina) e (*Erechim-União da Vitória); BR-158 (Divisa RS/SC. BR-282) e (BR-282 Coronel Vivida); BR-272 (Francisco Alves-Guaíra); BR-282 (S. Miguel D'Oeste-Campos Novos); BR-373 (Cel. Vivida-Barracão); BR-376 (Pôrto S. José-Paranavaí); BR-467 (Toledo-Cascavel); BR-470 (Campos Novos - BR-116) e BR-476 (São Mateus-União da Vitória).

● Corredor de Escoamento pelo Pôrto do Rio Grande

Este corredor deverá atender ao escoamento, para os mercados interno e externo, dos produtos agrícolas, principalmente so-

(*) Consta do Programa de Rodovias de Elevada Prioridade Econômica.

ja, trigo e milho, cultivados nas zonas do Alto Uruguai, Missões, Planalto Médio e Encostas Inferior e Superior do Nordeste do Estado do Rio Grande do Sul.

Dentre as rodovias federais constantes do corredor deverão ser atacadas inicialmente: BR-158 (*BR-285 Cruz Alta - Santa Maria); BR-285 (S. Borja-Santo Ângelo) e (Vacaria-Passo Fundo); BR-290 (Uruguaiana-Alegrete); BR-293 (Livramento-Pelotas); BR-386 (*Divisa SC/RS.-Sarandi) e (*Tabaí-Canoas); BR-392 (S.Sepê-Acesso ao Pôrto de Rio Grande); BR-472 (Itaqui-Uruguaiana).

Para outros trechos destas rodovias, complementares do corredor, serão elaborados estudos de viabilidades e projetos de engenharia final.

● RODOVIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO LIGADAS AO CORREDOR DO PÔRTO DE SANTOS

① Projeto Imigrantes/Anchieta

Para o atendimento da demanda de Transportes entre São Paulo, Pôrto de Santos e Baixada Santista, a Via Anchieta vem-se mostrando insuficiente desde alguns anos. Apesar da ampliação e melhoramentos na Via Anchieta, tornou-se assim de imperiosa necessidade a construção e pavimentação de uma nova rodovia que atendesse ao crescente volume de tráfego da região. O projeto da Rodovia dos Imigrantes, satisfazendo esta demanda, deverá oferecer em toda sua extensão as condições de Rodovia de Classe Especial.

Além de Recursos Internos e dos Recursos Próprios (incluindo Pedágio) o investimento contará com Recursos Externos, para o triênio 72/74, de Cr\$ 150 milhões.

(*) Consta do Programa de Rodovias de Elevada Prioridade Econômica.

● Anel Rodoviário de São Paulo

Projetado para aliviar o tráfego urbano, o Anel Rodoviário desviará da cidade de São Paulo os fluxos de carga destinados às diversas regiões do País.

As obras que serão realizadas no período 72/73, correspondem à construção de cerca de 20,6 km.

SETOR FERROVIÁRIO (*)

● PROJETOS DO CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PÔRTO DE PARANAGUÁ

● Ligação Apucarana - Ponta Grossa

Esta ligação permitirá o escoamento da produção agrícola da região norte do Estado do Paraná - principalmente de milho, soja e farelos obtidos com a industrialização dessas matérias-primas - através do Pôrto de Paranaguá. Constitui, portanto, investimento fundamental para a criação de importante "Corredor de Transporte" de ampla capacidade, aproveitando as economias de escala que a tecnologia moderna de transporte de granéis, pode proporcionar.

A concentração de investimentos em uma linha troncal de elevada rentabilidade, com amplas possibilidades de acréscimo de tráfego, permitirá, por outro lado, substancial diminuição do deficit operacional da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina.

O Governo do Estado do Paraná executará este projeto, através da Comissão da Estrada de Ferro Central do Paraná, com financiamento externo de US\$ 40 milhões que será concedido pela Morgan Trust para amortização com recursos do Ministério dos Transportes, a partir de 1972.

● Variante Engenheiro Bley - Curitiba

Esta variante permitirá a remoção de pontos de estrangulamento (rampas de 3%, raios de 80m e pátios deficientes) num trecho considerado prioritário para a consolidação do acesso ao Pôrto de Paranaguá e para a integração deste Corredor com as linhas do Tronco Principal Sul, em Engenheiro Bley.

O trecho Engenheiro Bley - Curitiba, da 11ª Divisão Paraná - Santa Catarina da Rede Ferroviária Federal S/A, exige condições mais modernas de traçado e operação, para fazer frente à circulação de granéis sólidos para exportação, provenientes da Estrada de Ferro Central do Paraná, e líquidos provenientes da Refinaria Alberto Pasqualini, para abastecimento dos centros industriais e de consumo.

O projeto compreende a execução de 70 km da variante que possibilitará, aproximadamente, a duplicação da velocidade e a triplicação da capacidade de tração para a mesma locomotiva. Parte dos recursos necessários para a consecução da obra estão sendo negociados junto ao BNDE.

(*) Por não dispormos ainda dos orçamentos dos órgãos, não foram apresentados os recursos alocados para cada projeto.

CORREDORES INDUSTRIAIS DO TRIÂNGULO RIO-SÃO PAULO-BELO
HORIZONTE

Dentro da concepção de "Corredores de Transporte", estas ligações deverão atender em futuro próximo, com grande eficiência, as áreas que se constituem nos principais pólos industriais do País. As recentes formulações de programas e metas de expansão das indústrias siderúrgica, de cimento, de material de transporte, de material elétrico, etc., requererão modificações profundas nesse sistema de transportes. A seleção desses corredores é justificada para investimentos de grande porte visando à modernização tecnológica do sistema ferroviário para transporte de grandes massas de produtos, em áreas onde já se verifica diversificação acentuada na produção e razoáveis concentrações de embarque e desembarque de carga. Tais corredores possibilitariam a introdução de tecnologias combinadas visando à redução acentuada nos custos de transportes e à obtenção de economias de escala.

• Ligação Belo Horizonte-Rio de Janeiro (Projeto MBR)

Visa este Projeto possibilitar a expansão da exportação de minério de ferro até 12 milhões de toneladas anuais provenientes do quadrilátero ferrífero através da construção do Terminal da Baía de Sepetiba, que será dos maiores e mais modernos do mundo, abrindo uma segunda via de exportação para o minério de ferro brasileiro.

O Projeto compreende a construção de ramal de 19km entre Ibirite e a mina de Águas Claras, a ligação de 98 km entre Japeri e Brisa Mar e melhoramentos de traçados em 26 km do ramal de Mangaratiba. Além dessas obras, o Projeto prevê, também, o reforço

de pontes, alargamento de túneis, ampliação de pátios e consolidação da linha entre Japeri e Ibirite. Foi dimensionada, por outro lado, uma frota de 80 locomotivas diesel elétricas, 1 340 vagões e 14 carros "cabooses" para execução de programa de transportes que deverá ter início em 1974, segundo contrato celebrado entre a Rede Ferroviária Federal S/A e o minerador usuário, (MBR) que construirá o terminal marítimo de Sepetiba.

Além dos recursos próprios a serem investidos, a execução da obra será financiada pelo BIRD (US\$ 50 milhões), Consórcio Financeiro Japonês (US\$ 50 milhões) e EXIMBANK (US\$ 20 milhões) num total de US\$ 120 milhões. Estes recursos serão aplicados não só na ferrovia mas também na exploração da mina.

● Ligação Rio de Janeiro - São Paulo

Os investimentos a serem feitos nesse eixo fundamental para economia do País devem visar a permitir um tráfego com segurança e velocidade compatíveis com a atual evolução dos transportes. Prevê-se uma redução do tempo de percurso para cinco horas e as modernizações tecnológicas possibilitarão o emprêgo generalizado dos cofres de carga, além das possibilidades de implantação de um sistema "auto-trem".

O projeto compreende a remodelação de 300 km de linha no ramal de São Paulo, com tôdas as obras de drenagem e consolidação da infra-estrutura, aplicação de dormentes de concreto, substituição de soldagens de trilhos e eliminação de passagens de nível de forma a permitir a circulação veloz e segura dos fluxos de carga e passageiros.

Esta obra contará com recursos do Tesouro, da RFFSA e do BNDE. O contrato de financiamento com o BNDE está em negociações e deverá ser de Cr\$ 63 300 mil.

● Ligação Belo Horizonte - São Paulo

Para apoio ao programa de expansão siderúrgica aprovado pelo Governo Federal, será estudada a viabilidade de implantação de uma moderna ligação ferroviária entre Belo Horizonte-São Paulo, de forma a permitir os escoamentos de matérias-primas e da produção final do complexo industrial concentrado no triângulo Rio de Janeiro-São Paulo-Belo Horizonte, com aumento de eficiência e redução dos custos de transportes.

Esse estudo de viabilidade deverá apurar se a densidade de tráfego estimada para o futuro em decorrência do aumento do volume de troca dos produtos entre os dois grandes centros industriais, poderá ser atendida dentro de soluções tecnológicas que proporcionem a eficiência exigida não só no deslocamento das mercadorias, como também no seu embarque e desembarque. A implantação desta nova ligação e o uso de tecnologias mais avançadas nos transportes são medidas exigidas pelo próprio dinamismo industrial da sua área de influência. O projeto consta do programa de Estudos e Projetos do DNEF e poderá contar com financiamento do BNDE para os estudos de engenharia final.



PROJETOS DO CORREDOR SÃO PAULO - PÔRTO ALEGRE

● Construção da Ligação Itapeva-Ponta Grossa

A conclusão desta ligação visa a permitir o encurtamento e a consolidação final entre São Paulo e Pôrto Alegre, do Tronco Principal Sul, possibilitando melhor eficiência na operação dos trens.

Este trecho do Tronco Sul deverá substituir o traçado atual da Estrada de Ferro Sorocabana e da Rêde de Viação do Paraná-Santa Catarina cujas precárias condições técnicas impedem a efetiva circulação de mercadorias - principalmente grãos

sólidos e líquidos - na região sul do País. O Projeto compreende obras de arte especiais, túneis e trabalhos de superestrutura e comunicações. Parte de seu financiamento está sendo negociado com o BNDE.

● Consolidação Final de Trechos do Tronco Principal Sul

Em 1972 deverão ser concluídos dois trechos do Tronco Principal Sul, neste corredor.

a) Ponta Grossa - Engenheiro Bley

Este trecho substituirá, definitivamente, trecho da RVPSC com encurtamento de 28 km e melhores condições técnicas.

b) Roca Sales - General Luz

Esta ligação virá facilitar o escoamento da produção agrícola, principalmente soja, da Encosta Inferior do Nordeste para Pôrto Alegre.



PROJETOS DO CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PÔRTO DE SANTOS

● Ligação Santos-São Paulo

Conclusão da mudança do sistema de tração na Serra do Mar, substituindo-se o sistema funicular, obsoleto e oneroso, entre Santos e São Paulo, por tração elétrica com locomotivas a aderência por cremalheira. Esta solução possibilitará à 9ª divisão Santos-Jundiaí aumentar a capacidade atual de transportes de 10 milhões de t/ano para, aproximadamente, 20 milhões de t/ano.

A execução desta obra, que eliminará as restrições existentes de lotação e de gabarito dos vagões, implicará, além da redução no tempo do percurso, em substancial redução no custo de transportes. Outra repercussão deste investimento será o alívio para o tráfego rodoviário pela Via Anchieta. Os trabalhos que se processam na chamada linha da Serra Velha, envolvem um complexo de serviços de vias permanentes, obras de arte, sinalização e eletrificação, além da aquisição de oito locomotivas. A conclusão deste Projeto está prevista para final de 1972.

Do total de recursos necessários para a consecução do projeto, a RFFSA, conta com financiamento do BNDE (Cr\$ 12.999 mil) e da Marubeni Co. do Japão, (US\$ 5.611 mil).

● Nôvo Acesso Ferroviário ao Pôrto de Santos

O projeto visa à construção de um ramal ferroviário de 23 km de extensão, permitindo o acesso à margem esquerda do estuário de Santos através de linha comum da 9ª divisão, Santos-Jundiá e da Estrada de Ferro Sorocabana. O projeto será financiado através de convênio com o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. O acesso ferroviário à margem esquerda do estuário de Santos constitui-se em parte do Programa Global de Projetos, cujos estudos de viabilidade foram submetidos e aprovados pelo Banco Mundial para a concepção de financiamento.

● Projeto de Oleoduto

O Projeto de Oleoduto entre Santos e São Paulo que compreende a construção de uma estação de bombeamento no terminal de Utinga e o lançamento de 7.600 metros de linha entre Utinga e os terminais da Ultragás e Supergasbrás, para o transporte de gás liquefeito de petróleo. Além disso serão introduzidos diversos me-

lhoramentos no sistema geral de oleodutos na 9.^a divisão Santos-Jundiaí, entre Santos e São Paulo.

A obra foi financiada pelo BNDE (Cr\$ 38.600 mil) mediante dois contratos, um de Cr\$ 19.600 mil e outro de Cr\$ 19.000 mil e pela PETROBRÁS (Cr\$ 4.000 mil).

● Estrada de Ferro Sorocabana

A Estrada de Ferro Sorocabana, juntamente com a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, constitui parte fundamental do corredor de escoamento pelo Pôrto de Santos. Os programas de melhoramentos de traçados e remodelação da via permanente desta ferrovia paulista objetivam a melhoria do tráfego de grandes massas de produtos que têm, no Pôrto de Santos, o seu ponto natural de escoamento para o exterior e/ou para o mercado interno.

Dentre os projetos de melhoramento de traçado, destaca-se a retificação dos ramais de Santos, Bauru e Dourados, onde a circulação é por vezes impraticável durante os períodos de chuva. Este programa, bem como os demais, apresentados pela EFS, visam atingir, no ano de 1974 - 3 milhões t/km úteis de transporte de carga.

Quanto à remodelação da via permanente estão projetadas as seguintes obras: substituição de trilhos no tronco e remanejamento em outros ramais, mecanização da via permanente em substituição da capina manual, equipamentos diversos para soldas de trilhos e regeneração do lastro da via permanente. A conclusão dos ramais ferroviários Apiaí-Tronco Sul, Cajati, onde serão instaladas novas fábricas de cimentos e fertilizantes e do ramal de Paulínea, onde está sendo instalada a REPLAN (Refinaria do Planalto), implicarão num crescimento significativo da demanda por transporte ferroviário de carga, na região, que será atendida pelo programa de investimento desta ferrovia.

PROJETOS DO CORREDOR DO PÔRTO DE TUBARÃO (Estrada de Ferro Vitória a Minas)

O corredor de escoamento pelo Pôrto de Tubarão, constituído pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, destina-se ao escoamento da produção de complexo da Cia. Vale do Rio Doce, que já iniciou a ampliação de sua capacidade de mineração. Objetivando a ampliação da capacidade de tráfego da EFVM, a CVRD deverá construir, ampliar e retificar trechos da referida ferrovia.

Os projetos de melhoramentos da via visam a expandir a capacidade de sistema ferroviário para o transporte de 100 milhões de toneladas e constam de: sinalização (implantação do sistema CTC), duplicação gradual da linha e diversas obras e serviços em pátios e terminais. Para tanto, estão alocados recursos externos da ordem de Cr\$ 13.500 mil para o triênio 1972/1974.

A construção de novos ramais e retificação dos trechos da Estrada de Ferro Central do Brasil permitirão que o minério das jazidas pertencentes a associadas da CVRD seja exportado pelo Pôrto de Tubarão. Serão concluídos até 1972 os ramais de Costa Lacerda - Fábrica e de Piçarrão e retificados os trechos Desembargador Drumond - João Monlevade e João Monlevade - Costa Lacerda.

Deverá ter início em 1972 a ampliação do pátio ferroviário de Tubarão e a nova oficina para a manutenção de vagões também no Pôrto.

REEQUIPAMENTO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

O Programa de reequipamento da RFFSA compreende a aquisição de 360 locomotivas diesel, 10 locomotivas elétricas, 20 unidades elétricas de passageiros para os subúrbios do Rio de Janeiro, 12 unidades diesel-elétricas de passageiros para as linhas Rio-São

Paulo, Rio-Belo Horizonte e Curitiba-Pôrto Alegre. O Programa compreende ainda a aquisição de 2.160 vagões de carga, 358 vagões-tanque comuns, 40 vagões-tanque especiais.

• Projetos de Aquisição de Locomotivas

O Projeto de aquisição de locomotivas diesel visa a permitir à Rêde Ferroviária Federal S/A completar a dieselização de locomotivas em uso, que se fará com recursos próprios da Rêde.

Três agências estrangeiras, a MOCOSA, a MORGAN TRUST e a EXIMBANK financiaram a aquisição de locomotivas diesel-elétricas, num montante de aproximadamente, US\$ 70.000 mil já negociados e US\$ 3.000 mil a serem negociados para aquisição de 10 locomotivas elétricas.

Tem-se em vista a aquisição de unidades diesel-elétricas de passageiros para suplementação do material rodante que serve aos subúrbios do Rio de Janeiro - atendendo principalmente à demanda de transportes suscitada pela entrada em serviço da linha eletrificada até Caxias. Além disso, a aquisição de 12 unidades diesel-elétricas, financiadas pela GANZ-MAVAG em US\$ 7.569 mil, terá a finalidade de melhorar o serviço de passageiros nos eixos, Rio-São Paulo, Rio de Janeiro-Belo Horizonte e Pôrto Alegre-Curitiba, oferecendo aos seus usuários transporte mais rápido e com maior comodidade.

• Projeto de Aquisição de Vagões

O Projeto compreende: a) Rêde Ferroviária Federal - aquisição de 2.160 vagões novos objetiva a substituição de vagões com estrutura de madeira e mista, cuja idade ultrapassa trinta anos, apresentando estruturas frágeis, aparelhos de choque e tração e freio

obsoletos; lotação inferior a 30 t e elevados custos de manutenção. A aquisição e modernização de vagões proporcionarão por conseguinte, aumentos da segurança de tráfego e da velocidade, e maior rotatividade em face da redução de permanência nos pátios e terminais. Para tanto, a RFFSA, está negociando, através do IBC, o financiamento de aproximadamente US\$ 38.000 mil; b) ferrovias do Estado de São Paulo - visando um melhor aproveitamento dos serviços de subúrbios e de carga, a Estrada de Ferro Sorocabana deverá adquirir 30 unidades elétricas para o subúrbio, equipamentos para freios a ar comprimido (600 unidades), aquisição de 480 truques com rolamentos para 240 vagões e 120 motores para locomotivas Baldurn. A Cia. Mogiana de Estradas de Ferro tem programada a aquisição de 25 vagões graneleiros; c) Estrada de Ferro Vitória-Minas - aquisição de material rodante e de tração da Estrada de Ferro Vitória a Minas para aumentar a capacidade da ferrovia de 27 milhões para 70 milhões de toneladas, com infra-estrutura para 100 milhões de toneladas. Para o triênio, estão computados recursos externos de Cr\$ 70.200 mil.

SETOR MARÍTIMO

● PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO NAVAL

O Programa de Construção Naval obedece às diretrizes contidas na Exposição de Motivos nº 166-MPCG de 21 de outubro de 1970, aprovada pelo Exmo. Sr. Presidente da República, contemplando, um volume físico de 1 milhão de TPB, a ser construído no triênio.

(Não é possível fornecer informações adicionais pois o Setor não possui elementos das últimas alterações do plano que, segundo consta, estão sendo debatidas a nível ministerial).

SETOR PORTUÁRIO

● PROGRAMA DE TERMINAIS ESPECIALIZADOS LIGADOS AOS CORREDORES DE ESCOAMENTO

O Programa de terminais especializados destina-se a prover os Portos de Santos, Paranaguá, Rio Grande, Mucuripe e Recife com instalações e equipamentos especializados que assegurem maior proteção às cargas, maior velocidade de operação, redução no tempo dos navios atracados, maior produtividade dos serviços portuários, e conseqüente diminuição dos custos.

● Projeto do Pôrto de Rio Grande

No período de 1972/74, estão previstas instalações e terminal especializado de cereais que visam dar ao pôrto melhores condições de proteção às cargas e maior velocidade de operação, proporcionando redução do tempo de atracação e maior produtividade; obras

de infra-estrutura, aquisição de equipamento portuário e montagem de aparelhagem para movimentação e transbordo de mercadorias, além do aperfeiçoamento das condições de acesso marítimo que atenderão às necessidades imediatas de aprofundamento do canal para 14,0m, o que permitirá a entrada de navios com 45.000 TDW.

● Projeto do Pôrto de Paranaguã

Será instalado um terminal especializado no Pôrto de Paranaguã, com a execução de obras de infra-estrutura, acostamento, urbanização de área e aquisição de equipamento portuário, além do melhoramento das condições de acessos marítimos que visam dar ao pôrto bacia de evolução e canal de acesso com condições de navegabilidade compatíveis com as exigências do seu desenvolvimento.

● Projeto do Pôrto de Santos

No triênio 1972/74, terminais especializados serão construídos no Pôrto de Santos para movimentação e armazenamento de mercadorias especiais, destacando-se a construção de um terminal para "containers" compreendendo linhas férreas, drenagens, pavimentação, obras de acesso e urbanização. A capacidade operacional do Pôrto será ampliada com a construção de 500 m de cais, com profundidade de 13 m e dragagem do canal de acesso e bacia de evolução.

● Projeto do Pôrto do Rio de Janeiro

Nas obras prioritárias programadas para o Pôrto do Rio de Janeiro, no período 1972/74, destacam-se: terminal e cais (de 185 m de comprimento e profundidade de 10 m) para "containers", com instalações auxiliares e aquisição de equipamento especializado; instalação para descarga de sal e nafta; construção de ancoradouro permi-

tindo atracação de navios de 30.000 TDW e silo para armazenamento de trigo, com capacidade para 15.000 t; instalação para carvão, execução da 2ª etapa da pilha de carvão com capacidade de estocagem de 100.000 t.

• Projeto do Pôrto de Sepetiba

Como parte integrante do projeto de mineração de Águas Claras está prevista a construção de um terminal na baía de Sepetiba que visa a atender a ampliação da capacidade de exportação de 10 milhões de t de minério de ferro anuais. Este terminal, que será dos maiores e mais modernos do mundo, abrirá uma segunda via de exportação para o minério brasileiro.

As obras de acesso marítimo constam de dragagem do canal até a profundidade de 22,5 m, bem como da área de acostagem, atingindo a cota de 24,0 m.

Para todo o projeto de obras na Mina e no Terminal, estão alocados recursos externos da ordem de US\$ 120 milhões, sendo US\$ 50 milhões do BIRD, US\$ 50 milhões do Consórcio Financeiro Japonês e US\$ 20 milhões do EXIMBANK.

• Projeto do Pôrto de Tubarão

O programa de ampliação do Pôrto de Tubarão, em 1972, inclui obras e serviços para aumento da capacidade de embarque de minério até 14.000 t/h e desembarque até 12.000 t/h. Em 1973, para elevar o volume exportado a cerca de 70 milhões de toneladas anuais, serão executadas obras de dragagem que permitirão atracação de navios de até 270.000 TDW, instalações mecanizadas e novos pátios de estocagem.

A conclusão das obras está prevista para 1979. Os recursos nacionais atingirão Cr\$ 363 milhões (*) e os externos, aproximadamente, US\$ 34 milhões.

● OUTROS PROJETOS DE TERMINAIS

● Projeto do Pôrto de Areia Branca (TERMISA)

A construção e operação do terminal salineiro de Areia Branca constitui projeto prioritário, que deverá iniciar operação normal em 1973.

O projeto prevê a movimentação de sal da costa para os navios, utilizando-se barcaças de 600 t e 1.200 t que transportarão o sal das estações de carregamento até uma ilha artificial, projetada como um depósito de acumulação.

Por meio de aparelhamento para descarga das barcaças, e de sistema mecanizado, o sal armazenado nessa ilha poderá ser carregado nos navios à velocidade de 1.500 toneladas por hora.

● Projeto da Companhia Siderúrgica Paulista - "COSIPA"

Não se conseguiu obter informações.

SETOR DE NAVEGAÇÃO INTERIOR

● MELHORAMENTOS EM VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Este Programa visa à execução de obras e serviços nas vias navegáveis interiores principais, com a construção de eclusas, barragens, canais e portos fluviais; destacam-se no Programa os seguintes projetos: Canalização dos Rios Jacuí e Taquari (RGS), Tietê-Paranaíba (SP) e Parnaíba (Piauí-Maranhão).

(*) A preços de 1972.

SETOR DE TRANSPORTE AÉREO



AEROPORTOS PRIORITÁRIOS

● Aeroporto Internacional do Galeão

O principal Aeroporto Internacional do País será construído na mesma área do atual Aeroporto do Galeão, com capacidade para atender ao crescimento do tráfego aéreo e satisfazer às exigências tecnológicas das modernas aeronaves comerciais. Além dos recursos vinculados ao orçamento da União, prevê-se financiamento externo da MANUFACTURES HANOVER TRUST COMPANY (US\$20 milhões) para as obras. O estudo de viabilidade técnico-econômica do Projeto foi financiado pelo BID em 847 000 dólares canadenses e pelo Banco de Nova Scotia em 354 000 dólares.

● Aeroporto Internacional de Brasília

Concluída a primeira fase do projeto - que consistiu do aproveitamento da pista atual, aumento e adaptação do pátio de embarque e desembarque e construção do terminal de passageiros - deverá ter início imediato a segunda fase com a execução de obras de complementação do conjunto de pátios e instalações de carga aérea, além de todos os serviços auxiliares necessários à operação de um moderno aeroporto internacional.

● Aeroporto Internacional de Manaus

As instalações e localização atual do Aeroporto de Manaus constituem obstáculos à sua expansão e adaptação como aeroporto internacional.

Concluídos os estudos de viabilidade técnico-econômica para a definição da localização e de engenharia final desse aeroporto deverão ser iniciados os investimentos necessários à sua implantação dentro de um horizonte de planejamento de vinte anos, em várias fases, adequadas às previsões de crescimento do tráfego.

• Aeroporto de Pôrto Alegre

Serão executadas obras de ampliação da estação de passageiros, com complementação financeira do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Deverá ser realizado no período do Plano, um conjunto de obras complementares que se justificam não só pela importância do aeroporto, como também, para um melhor aproveitamento dos investimentos de infra-estrutura já efetuados.

• Aeroporto de Recife

O aeroporto de Recife necessita de diversas melhorias para que seus padrões de operação tornem-se compatíveis com a importância do seu tráfego comercial. As melhorias necessárias se resumem no aumento da pista principal, complementação das pistas de táxi, reformulação da estação de passageiros e das instalações secundárias de apoio. Além dessas obras, é urgente a necessidade de um efetivo planejamento urbano da área circundante, para permitir a operação e expansão do aeroporto em condições de eficiência.

• Aeroporto de Belém

As obras principais necessárias à implantação progressiva de um moderno aeroporto, para atender ao tráfego de passageiros

previsto, são as seguintes: melhorias na pista principal e nas pistas de táxi; construção de pátio de manutenção; melhoria nas facilidades de carga e aumento do terminal de passageiros.



PROGRAMA DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO AO VÔO

Com a intensificação do tráfego aéreo entre Rio, Brasília e São Paulo, o Ministério da Aeronáutica necessitou elaborar estudos para aquisição de equipamentos para aprimoramento técnico do Serviço de Proteção ao Vôo (Radar Rota). A construção do aeroporto internacional do Galeão, que permitirá a operação de aeronaves supersônicas, exige um sistema de controle de tráfego aéreo, à base de radares de longo alcance, de radares primários e secundários, de determinadores de altura, de radares meteorológicos e equipamentos complementares. Integrando tal sistema, impõe-se, também, a instalação de radar de alcance médio na região de Três Marias.

SETOR DE TRANSPORTES URBANOS



IMPLANTAÇÃO DOS SISTEMAS METROPOLITANO DE SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO

Constata-se atualmente, a necessidade de acelerar ações executivas dos Governos Estaduais e Municipais, visando à coordenação e integração dos transportes urbanos em áreas metropolitanas e cidades principais, de forma a facilitar a circulação urbana para passageiros e cargas. Torna-se importante e necessária, também, a integração de Planos-Diretores de Transportes Urbanos com os Planos Urbanos e Regional. Por outro lado, verifica-se a conveniência de que o preparo dos Planos-Diretores de Transportes Urbanos obedeça metodologia uniforme e que sua implementação se desenvolva segundo critérios econômicos estudados previamente.

As cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, apresentando graves problemas de circulação, têm necessidade urgente de implantação de um sistema rápido de transporte metropolitano para grandes massas de passageiros, de modo a permitir uma distribuição mais racional da localização das atividades industriais, comerciais e residenciais. A Rede Básica do Metropolitano, por sua vez, somente atingirá plenamente seus objetivos de eficiência e racionalização dos fluxos de passageiros, na medida em que se constitua, efetivamente, parte integrante de um sistema coordenado com o transporte ferroviário e rodoviário de superfície.

● Projeto do Metropolitano de São Paulo (Linha Prioritária Santana-Jabaquara)

Todos os esforços de investimento da Companhia do Metropolitano de São Paulo, se concentrarão na construção da Linha Prioritária da Rede Básica do Metropolitano de São Paulo entre Santana e

Jabaquara (Linha Norte-Sul) com extensão de 21,4 km. Esta linha teve o início de sua construção em final de 1968, e acha-se dividida em 11 trechos dos quais 7 já se encontram contratados, dois em fase de contratação, um em fase de concorrência e um trecho a ser contratado. Os trechos contratados perfazem um total de 11,9 km.

A construção da Linha Norte-Sul do Metropolitano de São Paulo será conduzida de forma a assegurar, por ordem de prioridade:

- a) início do Setor Sul entre a estação de Jabaquara e a estação da Liberdade antes do final de 1973;
- b) operação do ramal de Moema no decorrer do ano de 1974, e
- c) extensão da operação até a estação Santana no primeiro semestre de 1975.

• Projeto do Metropolitano do Rio de Janeiro (Linha Prioritária Tijuca-Ipanema)

(Informações ainda não levantadas).

DISCRIMINAÇÃO	1975	1976	1977	1978	1979
Serviço da Dívida Externa	<u>3 588</u>	<u>4 176</u>	<u>5 000</u>	<u>5 929</u>	<u>6 774</u>
Amortizações	2 008	2 234	2 611	3 058	3 463
Juros Líquidos	1 580	1 942	2 389	2 871	3 311
Receita	300	292	222	187	152
Despesa	1 880	2 234	2 611	3 058	3 463
Hiato Total de Recursos	<u>8 631</u>	<u>7 576</u>	<u>8 231</u>	<u>8 257</u>	<u>7 988</u>
Financiamento Requerido	<u>7 536</u>	<u>6 576</u>	<u>7 731</u>	<u>7 757</u>	<u>7 988</u>
Empréstimos e Financia- -mentos	7 011	6 000	7 080	7 107	7 288
Outros	525	576	650	650	700
Déficit da Balança de					
Pagamentos	1 095	1 000	500	500	-
Reservas Internacionais	4 172	3 172	2 672	2 172	2 172
Dívida Externa	22 341	26 107	30 576	34 625	38 450

