PROGRAMA

DE

CORREDORES DE TRANSPORTES

Relatório de Avaliação

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPEA)

PROGRAMA

DE

CORREDORES DE TRANSPORTES

Relatório de Avaliação

I - INTRODUÇÃO

O Programa de Corredores de Transportes, lançado no período 1972-1974 (I PND), preconizou a concentração de atenções e recursos governamentais, destinados a transportes, nas áreas de maiores possibilidades de atendimento à política de incentivo às exportações, visando principalmente a eliminar disfunções operacionais do sistema de transportes e possibilitar, por essa via, uma sensível redução de custos.

A definição do programa está associada a um conjunto de projetos de transportes necessários à montagem de infra-estrutura viária e de terminais, integrada desde a zona de produção à de embarque ou consumo, concebida de forma a evitar capacidade ociosa no sistema e estrangulamentos no escoamento dos produtos destinados aos mercados externos e internos.

Mais precisamente, os corredores podem ser definidos como segmentos do sistema de transportes, ligando áreas de pólos entre os quais ocorre, ou ocorrerá em futuro próximo, intercâmbio de mercadorias com densidade tal que justifique a adoção de tecnologias de manuseio, armazenagem e transporte, tendo-se em vista principalmente a granelização. Pretende-se que esses segmentos sejam capazes de proporcionar reduções significativas nos custos de transferências.

O Programa de Corredores para o período 1975-1979 (II PND), embora contemplando algum crescimento da infra-estrutura de transporte, atribui, também e principalmente, prioridade aos investimentos para incremento da eficiência operacional, objetivando primordialmente a redução da capacidade ociosa do atual sistema.

II - ESTRUTURA DO PROGRAMA DE CORREDORES NO I e II PND's

Dentro dessa concepção, o I e II PND's apresentaram, no seu capítulo referente a transportes, conjuntos de projetos constituindo o Programa de Corredores, que a seguir são listados.

1. PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES - I PND

CORREDORES INDUSTRIAIS

Ferrovias:

- Ligação Belo Horizonte — Rio de Janeiro.
- Ligação Rio de Janeiro — São Paulo.
- Ligação Belo Horizonte — São Paulo.

Portos e terminais marítimos

- Rio de Janeiro:
  terminal e cais para containers;
  equipamento de carga e descarga de nafta e sal e ancoradouro para mais 30 000 tdw;
  silo para armazenamento de trigo;
  instalação para carvão.
- Sepetiba:
  terminal para a exportação de minério.

CORREDOR DE SANTOS

Ferrovias:

- Implantação de um novo sistema de tração na ligação Santos — São Paulo.
- Construção de novo acesso ferroviário ao Porto de Santos .
- Melhoramento e remodelação da via permanente na Estrada de Ferro Sorocabana .

Rodovias:

- Projeto Imigrantes — Anchieta.
- Anel rodoviário de São Paulo.

Portos e terminais marítimos

- Porto de Santos:

  dragagem da barra e canais internos;
  armazém frigorífico para sucos e carnes;
  cais de Outeirinhos;
  acesso rodoviário à Ilha de Barnabé.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

Ferrovias:

- Ligação Apucarana — Ponta Grossa.
- Variante Engº Bley — Curitiba.
- Ligação Ponta Grossa — Engº Bley.
- Ramal de Guarapuava.
- Ligação Curitiba — Paranaguá.

Rodovias:

- BR-158 — Trecho Divisa RS/SC — BR-282.
- BR-282 — Trecho Campo Erê — Coronel Vivida.
- BR-272 — Trecho Francisco Alves — Guaíra.
- BR-282 — Trecho São Miguel D'Oeste — BR-158.
- BR.373 — Trecho Coronel Vivida — Barracão.
- BR-376 — Trecho Porto de São José — Paranavaí.
- BR-467 — Trecho Toledo — Cascável.

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Paranaguá:
  dragagem da barra e canais;
  silo para cereais e granel;
  acesso ferroviário do porto;

CORREDOR DO RIO GRANDE

Ferrovias:

- Ligação Santa Maria — Canabarro.
- Ligação Ferroviário Dilermando de Aguiar — São Gabriel.
- Variante São Gabriel — Pelotas.

Rodovias:

- BR-285 — Trecho Cruz Alta — Santa Maria.
- BR-285 — Trecho São Borja — Santo Angelo — Carazinho.

- BR-290 — Trecho Uruguaiana — Porto Alegre.
- BR-293 — Trecho Livramento — Pelotas.
- BR-386 — Trecho Tabaí — Canoas.
- BR-392 — Trecho Santa Maria — S. Sepé.

Portos e terminais marítimos.

- Porto do Rio Grande:

  armazéns para cereais a granel;
  armazéns frigoríficos;
  cais para o terminal de carne e containers;
  dragagem da barra e canais internos;
  aquisição de equipamento portuário.

2. PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE - II PND

CORREDORES INDUSTRIAIS

Ferrovias:

- Ligação Rio de Janeiro — São Paulo.
- Ligação Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda.
- Ligação Rio de Janeiro — Belo Horizonte.
- Implantação do terceiro trilho no trecho Fábrica — Ipatinga.
- Variante Santo Eduardo — Vitória.
- Ramal Ferroviário de Cantagalo.
- Trecho Paratinga — Piaçaguera.
- Aquisição de locomotivas e vagões para apoio ao Plano Siderúrgico Nacional.

Rodovias:

- BR-381 — Trecho Belo Horizonte — Ipatinga.
- BR-381 — Trecho Ipatinga — Acesita.
- BR-116 — Trecho contorno de Volta Redonda.
- BR-040 — Trecho Rio — Juiz de Fora.
- BR-116 — Trecho Rio de Janeiro — São Paulo

Portos e terminais marítimos:

- Porto do Rio de Janeiro
  - construção de um complexo portuário para carvão e minério de ferro, de berços para cofres de carga e de terminais para trigo.

    construção de três berços para movimentação de produtos siderúrgicos.

CORREDOR DE ITAQUI

Ferrovia:

- Ligação Serra de Carajás — Porto de Itaqui.

Portos e terminais marítimos:

- Construção do Porto de Itaqui.

CORREDOR DE VITÓRIA/TUBARÃO

Ferrovias:

- Estrada de Ferro Vitória — Minas.
- Ligação Goiandira — Belo Horizonte — Costa Lacerda .

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Tubarão (Construção de um novo complexo).
- Porto de Vitória (conclusão do Complexo Portuário de Capuaba).

Rodovias:

- Acesso a Vitória .

CORREDOR DE SANTOS

Ferrovias:

- Novo Acesso ao Porto de Santos .
- Ligação Ribeirão Pires — São Bernardo do Campo.
- Ligação Jurubatuba — São Bernardo do Campo.
- Alargamento de bitola no Trecho São Paulo — Santos.
- Implantação do novo sistema de tração da Serra do Mar.
- Variante Três Lagoas — Campo Grande.
- ATC — controle automático de tráfego.

Rodovias:

- Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta.
- Acesso rodoviário ao Porto de Santos.

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Santos:

construção de novos terminais especializados;
construção de ancoradouro de espera;
construção de pátios;
construção de frigoríficos.

Hidrovias:

- Hidrovia Tietê — Paraná.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

Ferrovias:

- Nova linha Curitiva — Paranaguá.
- Melhoramentos na linha Curitiba — Paranaguá.
- Variante Engº Bley — Curitiba.
- Ligação Engº Bley — Engº Gutierrez.
- Prolongamento ligação Engº Gutierrez — Guarapuava — Foz do Iguaçu.
- Melhoramentos no Trecho Jussara — Londrina.
- Prolongamento Cianorte — Umuruama.

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
INSTITUTO DE PLANEJAMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (IPEA)

PROGRAMA

DE

CORREDORES DE TRANSPORTES

Relatório de Avaliação

I - INTRODUÇÃO

O Programa de Corredores de Transportes, lançado no período 1972-1974 (I PND), preconizou a concentração de atenções e recursos governamentais, destinados a transportes, nas áreas de maiores possibilidades de atendimento à política de incentivo às exportações, visando principalmente a eliminar disfunções operacionais do sistema de transportes e possibilitar, por essa via, uma sensível redução de custos.

A definição do programa está associada a um conjunto de projetos de transportes necessários à montagem de infra-estrutura viária e de terminais, integrada desde a zona de produção à de embarque ou consumo, concebida de forma a evitar capacidade ociosa no sistema e estrangulamentos no escoamento dos produtos destinados aos mercados externos e internos.

Mais precisamente, os corredores podem ser definidos como segmentos do sistema de transportes, ligando áreas de pólos entre os quais ocorre, ou ocorrerá em futuro próximo, intercâmbio de mercadorias com densidade tal que justifique a adoção de tecnologias de manuseio, armazenagem e transporte, tendo-se em vista principalmente a granelização. Pretende-se que esses segmentos sejam capazes de proporcionar reduções significativas nos custos de transferências.

O Programa de Corredores para o período 1975-1979 (II PND), embora contemplando algum crescimento da infra-estrutura de transporte, atribui, também e principalmente, prioridade aos investimentos para incremento da eficiência operacional, objetivando primordialmente a redução da capacidade ociosa do atual sistema.

II - ESTRUTURA DO PROGRAMA DE CORREDORES NO I e II PND's

Dentro dessa concepção, o I e II PND's apresentaram, no seu capítulo referente a transportes, conjuntos de projetos constituindo o Programa de Corredores, que a seguir são listados.

1. PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES - I PND

CORREDORES INDUSTRIAIS

Ferrovias:

- Ligação Belo Horizonte — Rio de Janeiro.
- Ligação Rio de Janeiro — São Paulo.
- Ligação Belo Horizonte — São Paulo.

Portos e terminais marítimos

- Rio de Janeiro:
  terminal e cais para containers;
  equipamento de carga e descarga de nafta e sal e ancoradouro para mais 30 000 tdw;
  silo para armazenamento de trigo;
  instalação para carvão.
- Sepetiba:
  terminal para a exportação de minério.

CORREDOR DE SANTOS

Ferrovias:

- Implantação de um novo sistema de tração na ligação Santos — São Paulo.
- Construção de novo acesso ferroviário ao Porto de Santos .
- Melhoramento e remodelação da via permanente na Estrada de Ferro Sorocabana .

Rodovias:

- Projeto Imigrantes — Anchieta.
- Anel rodoviário de São Paulo.

Portos e terminais marítimos

- Porto de Santos:

  dragagem da barra e canais internos;
  armazém frigorífico para sucos e carnes;
  cais de Outeirinhos;
  acesso rodoviário à Ilha de Barnabé.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

Ferrovias:

- Ligação Apucarana — Ponta Grossa.
- Variante Engº Bley — Curitiba.
- Ligação Ponta Grossa — Engº Bley.
- Ramal de Guarapuava.
- Ligação Curitiba — Paranaguá.

Rodovias:

- BR-158 — Trecho Divisa RS/SC — BR-282.
- BR-282 — Trecho Campo Erê — Coronel Vivida.
- BR-272 — Trecho Francisco Alves — Guaíra.
- BR-282 — Trecho São Miguel D'Oeste — BR-158.
- BR.373 — Trecho Coronel Vivida — Barracão.
- BR-376 — Trecho Porto de São José — Paranavaí.
- BR-467 — Trecho Toledo — Cascável.

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Paranaguá:
  dragagem da barra e canais;
  silo para cereais e granel;
  acesso ferroviário do porto;

CORREDOR DO RIO GRANDE

Ferrovias:

- Ligação Santa Maria — Canabarro.
- Ligação Ferroviário Dilermando de Aguiar — São Gabriel.
- Variante São Gabriel — Pelotas.

Rodovias:

- BR-285 — Trecho Cruz Alta — Santa Maria.
- BR-285 — Trecho São Borja — Santo Angelo — Carazinho.

- BR-290 — Trecho Uruguaiana — Porto Alegre.
- BR-293 — Trecho Livramento — Pelotas.
- BR-386 — Trecho Tabaí — Canoas.
- BR-392 — Trecho Santa Maria — S. Sepé.

Portos e terminais marítimos.

- Porto do Rio Grande:

armazéns para cereais a granel;
armazéns frigoríficos;
cais para o terminal de carne e containers;
dragagem da barra e canais internos;
aquisição de equipamento portuário.

2. PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE - II PND

CORREDORES INDUSTRIAIS

Ferrovias:

- Ligação Rio de Janeiro — São Paulo.
- Ligação Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda.
- Ligação Rio de Janeiro — Belo Horizonte.
- Implantação do terceiro trilho no trecho Fábrica — Ipatinga.
- Variante Santo Eduardo — Vitória.
- Ramal Ferroviário de Cantagalo.
- Trecho Paratinga — Piaçaguera.
- Aquisição de locomotivas e vagões para apoio ao Plano Siderúrgico Nacional.

Rodovias:

- BR-381 — Trecho Belo Horizonte — Ipatinga.
- BR-381 — Trecho Ipatinga — Acesita.
- BR-116 — Trecho contorno de Volta Redonda.
- BR-040 — Trecho Rio — Juiz de Fora.
- BR-116 — Trecho Rio de Janeiro — São Paulo

Portos e terminais marítimos:

- Porto do Rio de Janeiro
  - construção de um complexo portuário para carvão e minério de ferro, de berços para cofres de carga e de terminais para trigo.

    construção de três berços para movimentação de produtos siderúrgicos.

CORREDOR DE ITAQUI

Ferrovia:

- Ligação Serra de Carajás — Porto de Itaqui.

Portos e terminais marítimos:

- Construção do Porto de Itaqui.

CORREDOR DE VITÓRIA/TUBARÃO

Ferrovias:

- Estrada de Ferro Vitória — Minas.
- Ligação Goiandira — Belo Horizonte — Costa Lacerda .

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Tubarão (Construção de um novo complexo).
- Porto de Vitória (conclusão do Complexo Portuário de Capuaba).

Rodovias:

- Acesso a Vitória .

CORREDOR DE SANTOS

Ferrovias:

- Novo Acesso ao Porto de Santos .
- Ligação Ribeirão Pires — São Bernardo do Campo.
- Ligação Jurubatuba — São Bernardo do Campo.
- Alargamento de bitola no Trecho São Paulo — Santos.
- Implantação do novo sistema de tração da Serra do Mar.
- Variante Três Lagoas — Campo Grande.
- ATC — controle automático de tráfego.

Rodovias:

- Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta.
- Acesso rodoviário ao Porto de Santos.

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Santos:

construção de novos terminais especializados;
construção de ancoradouro de espera;
construção de pátios;
construção de frigoríficos.

Hidrovias:

- Hidrovia Tietê — Paraná.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

Ferrovias:

- Nova linha Curitiva — Paranaguá.
- Melhoramentos na linha Curitiba — Paranaguá.
- Variante Engº Bley — Curitiba.
- Ligação Engº Bley — Engº Gutierrez.
- Prolongamento ligação Engº Gutierrez — Guarapuava — Foz do Iguaçu.
- Melhoramentos no Trecho Jussara — Londrina.
- Prolongamento Cianorte — Umuruama.

Portos e terminais marítimos:

- Porto de Paranaguá:

  modernização e ampliação das instalações e terminais portuários.

Rodovias:

- BR-277 — Trecho Paranaguá — Curitiba — Campo Largo (duplicação).
- BR-376 — Trecho Campo Largo — Ponta Grossa (duplicação).
- BR-373 — Trecho Coronel Vivida — Barracão.
- BR-467 — Trecho Cascavel — Toledo — Guaíra.
- BR-272 — Trecho Campo Mourão — Guaíra.
- BR-376 — Trecho Dourados — Paranavaí.
- BR-163/487 — Trecho Dourados — Pontal do Tigre — Campo Mourão.
- BR-277 — Trecho Irati — Relógio.

CORREDOR DO RIO GRANDE

Ferrovias:

- Ligação Dilermando Aguiar — São Gabriel.
- Ligação Tiaraju — Von Bock.
- Variante São Sebastião — Hulha Negra.
- Variante Herval — Pelotas.
- Variante Philipson — Canabarro.
- Melhoramentos nas linhas que demandam o porto de Rio Grande.

- Ligação Roca Sales — Passo Fundo.
- Ligação General Luz — Pelotas.

Rodovias:

- Duplicação da Br-116 — Trecho Retiro — Pelotas.
- BR-392 Pelotas — Trecho Porto do Rio Grande.
- BR-392 Pelotas — Trecho Canguçu (restauração).

Hidrovias:

- Eclusas nos rios Jacuí e Taquari.

Portos e terminais marítimos:

- Porto do Rio Grande:
  restauração e melhoramentos do cais atual;
  construçao de terminais para cereais e fertilizantes;
  obras de acostagem.

III - AS REALIZAÇÕES FÍSICAS DO PROGRAMA NO I E II PNDs

Os principais eventos, bem como as realizações físicas no âmbito do Programa de Corredores de Transportes são a seguir discriminados, para o programa como um todo e a nível de subprogramas e projetos.

Tanto num caso como no outro é feito o destaque entre o realizado no período total de execução do I PND (1972/1974) e o exemplo até agora na vigência do II PND (1975/1976 - 1º semestre).

1. PRINCIPAIS EVENTOS DO PROGRAMA

1.1 - I PND - PRINCIPAIS EVENTOS NO PERÍODO 1972/1974

No Sistema Ferroviário

- Conclusão da linha Japeri — Brisa Mar (MBR) (37,0 km).
- Entrega ao tráfego do ramal de Águas Claras (MBR, 22,0 km).
- Conclusão da linha Itapeva — Ponta Grossa (209,0 km).
- Entregua ao tráfego da linha Japeri — Arará (62,0 km).
- Conclusão do acesso a Porto Alegre.
- Entrega ao tráfego da adaptação da via permanente no Corredor de Santos, dentro do projeto de mudança no sistema de tração da Serra do Mar (24,0 km).

No Sistema Rodoviário

- Entrega ao tráfego após serviços de pavimentação dos seguintes trechos rodoviários:

  BR-158 - trecho Julio Castilhos — Santa Maria (62,8 km);

  BR-285 - trecho São Borja — Vacaria (556,0 km);

  BR-290 - trecho Alegrete — Uruguaiana (150,0 km);

  BR-386 - trecho Tabaí — Canoas (54,3 km);

  BR-392 - trecho Santa Maria — São Sepé (56,0 km).

No Sistema Portuário

- Conclusão dos terminais para granéis sólidos em Paranaguá e Rio Grande.
- Conclusão do terminal de exportação de minério em Sepetiba.
- Conclusão da 2ª etapa do 2º pátio para estocagem de minérios em Tubarão.

1.2 -PRINCIPAIS EVENTOS NO PERÍODO 1975/1976 (1º SEMESTRE)

No Sistema Ferroviário

- Entrega ao tráfego do trecho Apucarana — Ponta Grossa (331 km).
- Conclusão das obras de remodelação do trecho Ponta Grossa — Curitiba (64,0 km).
- Conclusão da remodelação do trecho Santa Maria — Cruz Alta (80 km).
- Entregua ao tráfego do trecho Engº Bley — Curitiba (68 km).
- Entrega ao tráfego da ligação Von Bock — São Sebastião (44 km).
- Conclusão do novo acesso ferroviário do terminal de cereais em Paranaguá.

- Entrega ao tráfego do novo sistema de tração da Serra do Mar.
- Conclusão da nova linha Japerí — Araraí (62,0 km).
- Implantação do Centro de Controle de Tráfego de Ferrovia — EFVM.

No Sistema Rodoviário

- Emtrega ao tráfego dos seguintes trechos rodoviários, após conclusão dos seus serviços de pavimentação:

  BR-158/386 - trecho Iraí — Sarandi (184,0 km);

  BR-293 - trecho Livramento — Pelotas (337,0 km);

  BR-467 - trecho Toledo — Cascavel (45,9 km);

  SP-160 — Rodovia dos Imigrantes (64,0 km).

No Sistema Portuário

- Conclusão de quatro armazéns para fertilizantes em Santos.
- Conclusão de armazéns frigorífico para carnes e de cais de ligação ao cais Swift.

No Sistema Hidroviário

- Conclusão da eclusa de Bom Retiro do Sul e obras de canalização e melhoramentos nos rios Jacuí e Taquari.

2. REALIZAÇÕES A NÍVEL DE SUBPROGRAMAS E PROJETOS

2.1 - I PND - REALIZAÇÕES NO PERÍODO 1972/1974

CORREDORES INDUSTRIAIS

LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS

Ligação Belo Horizonte — Rio de Janeiro

Com vistas ao atendimento de uma meta de exportação de 10 milhões de t/ano, foram concluídos o Ranal de Águas Claras (22 km), a ligação Japeri — Brisamar (37 km de linhas entre Ibirité e Japeri), a remodelação entre Brisamár e Ponta de Santo Antônio, bem como 9 pátios, e entregues 80 locomotivas e 1 340 vagões. O montante de recursos despendidos, no triênio, elevou-se a Cr$ 949 361 mil, a preços de 1974.

Ligação Rio de Janeiro — São Paulo

Ramal São Paulo: foram concluídas as obras de remodelação, drenagem e consolidação de aterros no trecho Vargem Alegre — Cachoeira Paulista (134 km) em 1972 e cachoeira Paulista — São José dos Campos (123 km) em 1973; prosseguem as obras no trecho Barra do Piraí — Vargem Alegre e a consolidação da variante do Parateí (70 km).

Pátio de Arará: projeto em andamento. Pátio em Engº S. Paulo: obras concluídas, permitindo a ampliação de sua capacidade de atendimento para 3 200 vagões/dia, sendo 1 800 de containers.

3ª Linha Japeri — Arará (62 km): foi concluído, no 1º semestre de 1974, o viaduto sobre a Avenida Brasil (1 600 m).

Variante Japeri — Barra do Piraí: prossequiu o projeto de viabilidade técnica para implantação de novo traçado para a subida da Serra do Mar.

Passagens superiores e inferiores no eixo Rio — São Paulo: com o objetivo de substituir 170 passagens de nível, foram firmados convênios com os governos dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo e com as prefeituras municipais do Vale do Paraíba

para construções de passagens em estrutura metálica, iniciadas em 1974.

3ª Linha no ramal Manoel Feio — Engº São Paulo (25 km): complementando a remodelação do Ramal São Paulo, o objetivo desta obra é a separação do tráfego suburbano do de cargas, tendo chegado à fase final as obras de infra-estrutura; foi também incluída nos trabalhos a construção de 8 novos viadutos em vista da insuficiência de gabarito dos existentes.

O total de dispêndios elevou-se a Cr$ 410 026 mil, a preços de 1974.

Ligação Belo Horizonte — São Paulo

Foi iniciada a construção do trecho, numa extensão de 625 km, em bitola larga, prevista sua execução em 3 etapas: ligação Belo Horizonte — Jaceaba (115 km); ligações Jaceaba — Itutinga (90 km) e Itutinga — Volta Redonda (205 km); e ligação Itutinga — São Paulo (415 km).

Previa-se para 1978 a entrada em operação do trecho prioritário Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda. Foram gastos Cr$ 14 662 mil, a preços de 1974, em projetos de viabilidade e de engenharia final.

CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PORTO DE TUBARÃO

Foram executadas as seguintes obras, a cargo da Companhia Vale do Rio Doce:

- novo pier, constando de dois sistemas, o de atracação de navios e o de sustentação dos shiploaders;

- dragagem;

- montagem do 2º cardumper, sistema de drenagem do cardumper e instalação da casa de amostragem;

- ampliação dos pátios de estocagem.

O total de recursos aplicados no porto elevou-se a Cr$ 627 300 mil, a preços de 1974.

CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PORTO DE SANTOS

Ligações Ferroviárias

Ligação Santos — São Paulo: o sistema de tração elétrico com locomotivas de aderência por cremalheira foi inaugurado no início de 1974, em fase experimental; as obras de comunicação e sinalização elevaram a capacidade de transporte de 10 milhões de t/ano para aproximadamente 20 milhões; os dispêndios foram de Cr$ 238 795 mil, a preços de 1974.

Novo acesso ferroviário ao porto de Santos: foi concluído a projeto de engenharia final para esse acesso, compreendendo a construção de um ramal de 23 km. de extensão para o acesso à margem esquerda do estuário de Santos através da linha comum à 9ª divisão da RFFSA (Santos — Jundiaí) e à Estrada de Ferro Sorocabana, além das obras de remodelação e replanejamento do pátio de Piaçaguera, já em 1974 fase final de execução; foram gastos Cr$ 1 371 mil, a preços de 1974.

Estradas de Ferro Sorocabana: as obras foram programadas visando basicamente o melhoramento no traçado e remodelação da via permanente, principalmente no trecho Mayrink — Evangelista de Souza, tendo tido andamento os trabalhos de remodelação da via.

Ligações Rodoviárias

Projeto Imigrantes — Anchieta: foi totalmente completado o trecho do planalto da Rodovia dos Imigrantes, além da

marginal direita da via Anchieta; as obras nos trechos da Serra e da Baixada dos Imigrantes atingiram fase adiantada de construção; na Rodovia dos Imigrantes foram gastos Cr$ 2 632 362 mil e na via Anchieta Cr$ 166 milhões.

Instalações Portuárias

Foram concluídas no porto de Santos as seguintes obras:

- terminal para cereais e granel, na margem direita do Porto, com capacidade nominal de 3 600 t/h, constando de armazéns e equipamento para recepção e embarque;

- dragagem dos canais de acesso e bacia de evolução;

- dois armazéns para carga geral;

- projeto executivo das vias de circulação entre Alamôa e Porto da Praia;

- pátio para volumes pesados junto ao antreposto de pescas, funcionando atualmente como terminal provisório para cofres de carga.

Prosseguiram ou tiveram início no período:

- terminal para fertilizantes em Conceiçãozinho, incluindo 2 armazéns e sistemas de transportadores;

- pátio para carga pesada entre o armazém 35 e o ferry boat;

- derrocamento das pedras Itapema e Teffé;

- projeto executivo do frigorífico para sucos e carnes;

- acesso rodoviário à ilha de Barnabé;

- ampliação de 840 m de cais do Macuco;

- construção de cais aberto em Alamôa para movimentação de granéis líquidos.

Foram aplicados Cr$ 745 691 mil, a preços de 1974.

CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PORTO DE PARANAGUÁ

Ligações Ferroviárias

Ligação Apucarana — Ponta Grossa (extensão de 330 km, para atendimento a praticamente toda a região norte do Paraná): ao findar-se o ano de 1974 o trecho apresentava cerca de 80% de sua via permanente implantada, prevendo-se então o término da obra para 1975; o subtrecho Apucarana — Mauá, com 56 km de extensão, encontrava-se em operação desde 1973; foram gastos Cr$ 189 milhões, a preços de 1974.

Variante Engenheiro Bley — Curitiba: a variante tem 70 km de extensão, e sua infra-estrutura estava praticamente concluída em 1974, tendo sido previsto para o ano de 1975 o final da superestrutura, pontes e obras complementares.

Ramal de Guarapuava: as perspectivas de desenvolvimento da produção agrícola (soja, trigo, milho) nas regiões sudeste e sul do Paraná recomendaram a extensão do ramal de Guarapuava até Cascavel, num total de 264 km; teve andamento no período o projeto de engenharia final, tendo sido previstos o início das obras para 1975 e o término para 1977; os projetos e estudos necessários à implantação do trecho exigiram recursos no valor de Cr$ 2 505 mil, a preços de 1974.

Ligação Curitiba — Paranaguá: o projeto de engenharia foi concluído em março de 1975, tendo sido previstos o imediato início das obras e o seu término para 1976; foram gastos Cr$ 9 125 mil, a preços de 1974, em estudos e projetos; enquanto isso, com vistas a minimizar os problemas decorrentes da utilização da linha existente, foram feitos alguns melhoramentos, cujo custo se elevou a Cr$ 18 274 mil, a preços de 1974.

Ligações Rodoviárias

BR-158 — Trecho Divisa RS/SC - Entroncamento BR-282: compreendendo a implantação e pavimentação de trecho, com 183,8 km de extensão (rodovia de 1ª classe), foram executados serviços de implantação de 114,3 km e de pavimentação de 96 km, com um custo de Cr$ 190 804 mil, a preços de 1974.

BR-158 — Trecho Coronel Vivida — Entroncamento com BR-282: não foram realizadas, no período, obras neste trecho, cuja extensão é de 126 km, e que já contava com 48,3 km implantados e 38,8 km pavimentados; o estudo de viabilidade do restante do trecho foi concluído.

BR-272 — TRecho Francisco Alves — Guaíra: não houve realizações físicas ou financeiras no período.

BR-282 — Trecho São Miguel D'Oeste — Campos Novos: foram executados obras de implantação em 188,7 km e de pavimentação em 254 km, tendo sido despendidos Cr$ 420 823 mil, a preços de 1974.

BR-373 — Trecho Coronel Vivida — Barração: não houve realizações físicas ou financeiras no período.

BR-376 — Trecho Dourados — Paranavaí; foram implantados 214,4 km, que, adicionados aos 12 km executados antes de 1972, totalizaram 74% do trecho total, tendo sido gastos recursos da ordem de Cr$ 14 161 mil, a preços de 1974.

BR-376 — Trecho Toledo — Cascavel: foram implantados no período 38,5 km, do total de 45,9 km, com gastos da ordem de Cr$ 13 200 mil, a preços de 1974.

BR-487 — Trecho Ponta Grossa — Pontal do Tigre: estava previsto apenas o estudo de viabilidade do trecho (495 km), tendo sido realizadas, entretanto, além desses estudos, obras de implantação em 81 km e pavimentação em 17 km, com recursos orçamentários do DNER.

Instalações Portuárias

Porto de Paranaguá: de acordo com a programação elaborada para o Corredor de Paranaguá, foram concluídas, no período, as seguintes obras: terminal para cereais e granel (dois armazéns novos e dois adaptados, com capacidade unitária de 16 mil t, totalizando 64 mil t; sistema de movimentação e embarque com capacidade de 1 500 t/h; linhas férreas para o pátio de triagem; sistema de duas correias centrais subterrâneas; defensas flutuantes tipo sibu, afins como o calado dos navios); dragagem da baía de evolução; instalações em geral na rede de energia elétrica; aterro hidráulico para ampliações de pátios portuários; construção do cais para containers; pavimentação de áreas portuárias, restauração das instalações do frigorífico; aquisição de equipamentos diversos (em pilhadeiras, tratores, veículos utilitários, carros-tanque etc); construção de galeria de águas pluviais; foram iniciadas no período: dragagem de novos canais de acesso, sondagens de silo vertical para 100 mil t e o novo acesso ferroviário do porto; foram aplicados Cr$ 167 664 mil, a preços de 1974.

CORREDOR DE ESCOAMENTO PELO PORTO DO RIO GRANDE

Ligações Ferroviárias

Ligação Santa Maria — Pelotas: concluída a ligação Santa Maria — Canabarro (20 km), com gastos da ordem de Cr$

38 735 mil, a preços de 1974; teve andamento o projeto de engenharia final da ligação Dilermando de Aguiar — São Gabriel (72,5 km); iniciadas as obras em alguns trechos prioritários da ligação São Gabriel — Pelotas (Von Bock — São Sebastião, Tiraju — Von Bock, São Sebastião — Hulha Negra).

Ligações Rodoviárias

BR-158 — Trecho Entroncamento com BR-285 — Cruz Alta: não houve realizações físicas ou financeiras no período.

BR-158 — Trecho Cruz Alta — Júlio de Castilho: foram realizados melhoramentos no leito da via e pavimentação de 51,7 km dos seus 56,2 km. Os gastos elevaram-se a Cr$ 66 632 mil, a preços de 1974.

BR-158 — Trecho Jílio de Castilho — Santa Maria: foram realizados melhoramentos na via e a sua pavimentação asfáltica (62,8 km), tendo sido entregue ao tráfego em 1974; os gastos totalizaram Cr$ 81 443 mil, a preços de 1974.

BR-285 — Trecho São Borja — Vacaria: foram executadas as obras de implantação de 161 km e pavimentação de 316 km do trecho (556 km) que foi inaugurado em 1974. Os recursos despendidos elevaram-se a Cr$ 304 242 mil, a preços de 1974.

BR-290 — Trecho Alegrete — Uruguaiana: foram realizados melhoramentos no leito da via e sua pavimentação (150 km), concluída em 1972, com gastos de Cr$ 90 425, a preços de 1974.

BR-293 — Trecho Livramento — Pelotas: foram implantados 213 km e pavimentados 277,7 km, tendo a abertura do trecho (344 km) ao tráfego sido prevista para 1975; os dispêndios foram da ordem de Cr$ 310 192 mil, a preços de 1974.

BR-158/386 — Trecho Entroncamento BR-282/158 — Sarandi: foram realizadas obras de implantação de 114,3 km e pavi

mentação de 96 km no trecho (183,8 km), com gastos de Cr$ 190 804 mil, a preços de 1974.

BR-386 — Trecho Tabaí — Canoas: foi feita a implantação de 0,8 km e a pavimentação de 15 km no trecho (54,3 km), despendendo-se Cr$ 18 439 mil, a preços de 1974.

BR-392 — Trecho Santa Maria — São Sepé: foram realizados melhoramentos no leito da via e sua pavimentação (56 km).

BR-392 — Trecho São Sepé — Canguçu: foram executadas obras de implantação de 114,8 km e de pavimentação de 69,0 km, no trecho (177,9 km), despendendo-se Cr$ 31 367 mil, a preços de 1974.

BR-292 — acesso ao Porto de Rio Grande: o trecho (18 k) foi totalmente implantado no período e teve 8,6 km pavimentados, despendendo-se Cr$ 31 367 mil, a preços de 1974.

Instalações Portuárias

Porto de Rio Grande: desenvolveram-se as seguintes atividades: construção de terminal para granéis sólidos (adaptação de dois armazéns para cereais a granel, com capacidade total de 64 mil t; sistema de movimentação de embarque para 1 500 t/h; execução de linhas férreas e moegas de recebimento; balanças para ferrovia e caminhões com capacidade adequada e centralização de comando; equipamentos de recuperação, constituído de 3 armazéns, com sistema de duas correias; sistema de carregamento, com balanças e correias, casa de balanças, dois carregadores com capacidade total de 3 mil t/h; fornecimento e colocação de defensas tipo seibu ou Yokoyama); dragagem da barra formada na embocadoura dos molhes (abertura de um novo canal e aprofundamento de alguns trechos do canal interno, para a profundidade de 14 m, de modo a permitir o acesso de navios graneleiros de até 80 mil Tpb): foram dragados aproximadamente 13 milhões de m^3, até março de 1974, prosseguindo-se com a dragagem de manutenção; executados custos de fundação e la-

je de peso de armazém frigorífico para terminal de carnes; cais para terminal de carnes e containers no Superporto, constando da construção de 300 m de cais, destinado ao armazém frigorífico para carnes e pátio para containers; foram recebidas duas unidades completas; reconstrução de cais Swift; construção de linhas para guindaste e eletrificação geral do porto novo, bem como, pavimentação de suas áreas portuárias, estando as obras em andamento. Foram gastos Cr$ 180 880 mil, a preços de 1974.

2.2 - II PND - REALIZAÇÕES EM 1975

CORREDORES INDUSTRIAIS

FERROVIAS

Rio — São Paulo

Remodelação do ramal Ferroviário de São Paulo: construção de 33 km do trecho Barra do Piraí — Manoel Feio (82,5% da obra prevista); construção e/ou ampliação de 3 pátios (50% do total); execução de 50% das obras de arte (100% das previstas para o período) e de 30% do total das obras da variante de Pinheiral para o período.

Trecho Manoel Feio — Engº São Paulo: execução de 50% das obras de infra-estrutura e 93% das obras complementares previstas.

Construção de passagens superiores e inferiores: realização de 91,0% dos estudos e projetos e 92% das construções.

Construção da variante Japeri — Barra do Piraí: conclusão dos estudos e projetos.

Instalação de Controle de tráfego centralizado: apresentação de minuta de edital de concorrência.

Belo Horizonte – Itutinga — Volta Redonda (ligação de apoio ao programa do Plano Siderúgico Nacional): elaboração de 27% do projeto de engenharia e execução de 87% das obras de infra-estrutura.

Aquisição de locomotivas e vagões para apoio ao Plano Siderúgico Nacional: aquisição de 47 locomotivas (72%) e 582 vagões (139%).

RODOVIAS

Melhoramentos e pavimentação da BR-381, trecho Belo Horizonte — Acesita — Ipatinga: não incluído na programação de obras para o exercício.

Implantação e pavimentação do contorno de Volta Redonda: elaboração do projeto de engenharia.

Duplicação da BR-040, trecho Rio — Juiz de Fora: implantação de 7,6 km (152%).

Duplicação da BR-116, trecho Rio — São Paulo: não incluído o trecho Rio — São José dos Campos na programação de obras para 1975; análise do projeto de engenharia referente ao trecho restante.

PORTOS E TERMINARIS MARÍTMOS

Porto do Rio de Janeiro

Conclusão do projeto básico do terminal marítimo para carvão e minério de ferro.

Realização de dispêndios da ordem de Cr$ 100,7 milhões, provenientes do Fundo de Melhoramento Portuário, em aquisição de equipamentos, pavimentação, dragagem, linhas férreas, estudos, projetos e na construção de 282 m de cais.

CORREDOR DE ITAQUI

Construção de uma ferrovia de 980 km ligando a Serra dos Carajás ao Porto do Itaqui: conclusão dos estudos técnicos da ferrovia.

Porto de Itaqui: construção de 96% do previsto para o cais.

CORREDOR DE VITÓRIA — TUBARÃO

FERROVIAS

Estradas de Ferro Vitória — Minas: duplicação de 63 km da linha, que correspondem a 45% do previsto para o ano; em execução as obras referentes ao controle de tráfego centralizado (CTC).

Melhoramento no trecho Goiandira — Belo Horizonte — Costa Lacerda: realização de 68% das obras de remodelação do trecho Belo Horizonte — Costa Lacerda e 47% das referentes à remodelação e construção de variantes no trecho Belo Horizonte — Goiandira.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto de Tubarão: construção de um novo complexo no Porto de Tubarão, implantação de quarto virador de vagões; a construção de novo terminal para derivados de petróleo não foi iniciada.

Porto de Vitória: realização de 35% do cais de Capuaba e 112% do silo para cereais; em fase de licitação o terminal para celulose; em fase de estudos o complexo para cervão e produtos siderúrgicos; e aquisição de uma draga; realização de dispêndios da ordem de Cr$ 11,6 milhões (98%), provenientes do Fundo de Melhoramento Portuários, em derrocamento no cais comercial, instalação da rede elétrica e na aquisição de equipamentos portuários.

RODOVIAS

Implantação e pavimentação das vias de acesso a Vitória: não incluída na programação de obras para o exercício.

CORREDOR DE SANTOS

FERROVIAS

Novo acesso ao Porto de Santos: realização de 35% das obras.

Anel Ferroviário de São Paulo: elaboração do projeto de engenharia para construção do trecho Ribeirão Pires — São Bernardo do Campo, e construção do trecho São Bernardo do Campo — Jurubatuva, em fase de conclusão o projeto de engenharia.

Alargamento do trecho São Paulo — Santos: elaboração do projeto de engenharia e início da execução.

Implantação do Novo Sistema de Tração da Serra do Mar: conclusão de 98% das obras de arte e 100% das obras de sinalização.

Construção da Variante Araguari — Pires do Rio: realização de 84% da infra-estrutura, 100% das obras de arte e 24% do item "diversos".

Construção da Variante Três Lagoas — Campo Grande: conclusão do projeto geométrico.

Instalação de um controle automático de tráfego (CAT): conclusão da instalação e realização de 85% das obras complementares.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTMOS

Portos de Santos: realização de 80% do acesso rodoviário, 100% dos armazéns para fertilizantes e 100% do acesso ferroviário: conclusão dos projetos do terminal para açúcar e em andamento o projeto do terminal para trigo; realização de dispêndios da ordem de Cr$ 235,1 milhões, provenientes do Fundo de Melhoramento Portuário, em derrocamento, ponte rodo-ferroviária, ponte sobre o rio Diana, acesso rodoviário, ponte de acesso, aquisição de equipamentos e prosseguimento da construção de 840 m do cais de Macuco.

RODOVIAS

Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta: realização de 95% das obras previstas.

Acesso rodoviário do porto de Santos: incluído no item Porto de Santos.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

FERROVIAS

Construção da nova linha Curitiba — Paranaguá: realização de 47% dos serviços de infra-estrutura, 87% da superestruturas e 13% de obras diversas.

Construção da variante Engº Bley — Curitiba: conclusão dos serviços de infra-estrutura e das obras complementares, e a realização de 62% de serviços de superestrutura.

Construção da variante Engº Bley — Engº Gutierrez: conclusão do projeto final de engenharia.

Construção da variante Engº Gutierez — Guarapuava: início da elaboração do projeto final de engenharia.

Prolongamento Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu: construção do trecho Guarapuava — Cascavel: em fase de conclusão o projeto de engenharia; construção do trecho Cascavel — Foz do Iguaçu; início dos estudos e projetos.

Melhoramentos no trecho Jussara — Londrina: melhoramentos em 11 km (22%) e realização de 160% do item "diversos".

Prolongamento do trecho Cianorte — Umuarama: elaboração de 45% do projeto de engenharia.

PROJETOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto de Paranaguá: realização de 100% do previsto na construção de silo para cereais e 57% do previsto em dragagem; realização de dispêndios da ordem de Cr$ 11,0 milhões, provenientes do Fundo de Melhoramentos Portuário, no muro da vedação do cais comercial.

RODOVIAS

BR-277, Paranaguá — Curitiba: em fase final de elaboração o projeto de engenharia.

BR-277, Curitiba - Campo Largo: em fase de concorrência.

BR-277 , Irati — Relógio: conclusão das obras de pavimentação.

BR-373, Coronel Vivida — Barracão: conclusão do projeto final de engenharia.

BR-467, Cascável — Toledo — Guaíra: implantação de 10,2 km (102%) e pavimentação de 44,3 km (94%).

BR-272, Campo Mourão — Guaíra: implantação de 26,7 km (133%).

BR-376, Dourados — Paranavaí: implantação de 15,3 km (153%) e pavimentação de 44 km (122%).

BR-163/487, Dourados — Pontal do Tigre — Campo Mourão: nenhuma realização.

CORREDOR DO RIO GRANDE

FERROVIAS

Ligação Dilermando Aguiar — São Gabriel: elaboração de 73% do projeto de engenharia e construção de 36%.

Construção da variante Tiajaru — Von Bock: realização de 98% dos serviços de infra-estrutura e de 35% das obras complementares.

Construção da variante São Sebastião — Hulha Negra: realização de 95% dos serviços de infra-estrutura, 50% das obras de arte e 54% das passagens inferiores previstas.

Construção da variante Herval — Pelotas: realização de 31% das obras de infra-estrutura e 15% das obras de arte especiais.

Construção da variante Philipson — Canabarro : realização de 45% do projeto de engenharia.

Melhoramentos nas linhas que demandam o Porto do Rio Grande: execução de 47% das remodelações e todos os melhoramentos previstos para o trecho da variante Von Bock - São Sebastião.

Ligação Roca Sales — Passo Fundo: execução de 63% dos serviços de infra-estrutura, 1 km de superestrutura (não previsto) e 100% das obras de arte especiais.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto do Rio Grande: realização de 71% da dragagem, 89% do Cais Swift e 94% do terminal para carnes; realização de dispêndios da ordem de Cr$ 4,8 milhões (38%), provenientes do Fundo de Melhoramentos Portuário, em pavimentação e obras complementares em armazéns.

HIDROVIAS

Hidrovia Jacuí — Taquari: dragagem e derrocamento realização de 79% do previsto; construção de terminais rodo-ferro-hidroviários: realização de 40%; construção da barragem e eclusa de Bom Retiro do Sul: realização de 38%.

RODOVIAS

BR-116, Retiro — Pelotas: nenhuma realização.

BR-392, Pelotas — Porto do Rio Grande: prosseguimento das obras de contorno de Pelotas e pavimentação de 9,2 Km (98%).

BR-392, Pelotas — Canguçu: nenhuma realização

2.3 - II PND - REALIZAÇÕES NO 1º SEMESTRE DE 1976

CORREDORES INDUSTRIAIS

FERROVIAS

Ramal São Paulo: realizaram-se somente obras de contenção de taludes no equivalente à 20% do previsto para o ano.

Trecho Manoel Feio — Engº São Paulo: nada realizado.

Construção de passagens superiores e infereiores: realização de 64% no que se refere a estudos e projetos e construção de 51 passagens, o que corresponde a 77% das 66 passagens previstas para o ano.

Construção da variante Japeri — Barra do Piraí: projeto excluído da programação.

Instalação de controle de tráfego centralizado (CTC): realização de 5% da previsão para o ano.

Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda: em terraplangem foram realizados 33 336 x 10^3 m^3 de um total de 68 642 x 10^3 m^3 previstos para o ano, o que corresponde a uma realização de 48,6% do total; em túneis foram realizados 2 367 m de um total de 21 600 m previstos para o ano, correspondendo a 11,0% da previsão.

Aquisição de locomotivas e vagões para apoio ao Plano Siderúrgico Nacional: foram adquiridos 1 942 vagões e 70 locomotivas, a previsão para todo o ano sendo 4 542 vagões e 81 locomotivas, a proporção do já realizado em relação ao previsto é de 42,8% no tocante aos vagões e de 86,4% no que diz respeito às locomotivas.

RODOVIAS

Melhoramentos e Pavimentação da BR-381, Trecho Belo Horizonte — Acesita — Ipatinga: nada foi realizado.

Implantação e Pavimentação do contorno de Volta Redonda: nada foi realizado.

Duplicação da BR-040, Trecho Rio de Janeiro — Juiz de Fora: realizados 6,8 km do total de 65 km previstos para o ano (10% em relação ao previsto).

Duplicação da BR-116, Trecho do Rio de Janeiro - São Paulo: nada foi realizado.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto do Rio de Janeiro: foram iniciadas as obras de infra-estrutura do pier, ponte e dolfins do complexo portuário de Sepetiba.

CORREDOR DE ITAQUI

Ferrovia Carajás — Itaqui: encontra-se em fase de elaboração o projeto para construção de 980 km de ferrovia ligando a Serra dos Carajás ao Porto de Itaqui.

Porto de Itaqui — portos e terminais marítimos: foram realizados 93% dos trabalhos previstos para o ano.

CORREDOR DE VITÓRIA-TUBARÃO

FERROVIAS

Estrada de Ferro Vitória — Minas: projeto em fase final de implantação; além da duplicação e sinalização da linha tronco, estão sendo levadas a efeito a ampliação da frota, adequação dos pátios e terminais e renovação da linha.

Melhoramento do trecho Goiandira — Belo Horizonte — Costa Lacerda: na remodelação do trecho BH — Costa Lacerda foram realizados 30 km do total de 84 km previstos para o ano, com uma realização de 35,7% em relação ao previsto; na remodelação e variantes do trecho BH — Goiandira e Ibiá — Uberaba foram realizados 191 km do total de 300 km previstos para o ano, com uma execução, portanto, de 63,7% em relação ao previsto.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto de Tubarão: obras adicionais previstas deverão estar concluídas até o final de 1977, dentro da Fase II; quanto à Fase III, a maior parte encontra-se concluída e em funcionamento, estando os serviços adicionais com conclusão prevista para 1977; a Fase IV tem a conclusão prevista para 1979.

Porto de Vitória: no cais de Capuaba foram realizados 25% das obras previstas para o ano e quanto ao silo para cereais foram realizados 40% do previsto para o ano.

RODOVIAS

Implantação e pavimentação das vias de acesso a Vitória: início da construção da ponte do Príncipe.

CORREDOR DE SANTOS

FERROVIAS

Novo acesso ao porto de Santos: no projeto de engenharia nada foi realizado, no ramal de acesso foram realizados cerca de 28,6% do previsto para o ano.

Construção do trecho São Bernardo do Campo — Jurubatuba: nada foi realizado.

Alargamento do trecho São Paulo — Santos: Nada foi realizado.

Implantação do novo sistema de tração da Serra do Mar: nada foi realizado.

Construção de variante Araguari — Pires do Rio: na infra-estrutura foram realizados 11,8 km do total de 82 km previstos para o ano, ou seja, uma realização de 14,4% no período; na superestrutura foram realizados 12,1 km do total de 59,6 km previstos para o ano, com uma realização de 20,3% no período; construídos 1 túnel, de um total de 6 previstos (16,7) e 2 viadutos.

Construção da variante Três Lagoas — Campo Grande: projeto excluído da programação.

Instalação de controle automático de tráfego : projeto em fase de obras complementares, sendo sua execução incluída no projeto Melhoramento e Ampliação do Sistema de Sinalização Automática.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

- Porto de Santos: nada foi realizado.

RODOVIAS

Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta: foi entregue o primeiro trecho desta rodovia, com uma realização de 100% do previsto para o ano.

Acesso rodoviário do porto de Santos: nada foi realizado.

HIDROVIAS

Tietê — Paraná: foi assinado novo convênio entre a PORTOBRÁS e a CESP para continuação das obras das eclusas nas barragens de Jupiá e Promissão, para regularização do Baixo Tietê e Paraná.

CORREDOR DE PARANAGUÁ

FERROVIAS

Construção da nova linha Curitiba — Paranaguá: o projeto de engenharia está com 100% de realização; em Infra-Estrutura foram construídos 19 km de um total de 27 km previstos para o ano, com uma realização no semestre, portanto de 70% tendo sido executados até agora 50% do total da infra-estrutura; em sua superestrutura nada foi realizado, e em pontes e viadutos foram realizados 141 m, de um total de 630 m previstos, com uma proporção de 22% de realização no período.

Melhoramentos na linha Curitiba — Paranaguá: na remodelação da linha foram realizados 64,0 km dos 90 km previstos, com uma proporção de realização de 71% no período, tendo sido executados até agora 60,1% do total do projeto; nas obras complementares, foram realizados 58,3% do previsto para o período.

Construção da variante Engº Bley — Curitiba: entregue ao tráfego (68 km), com realização de 100% em relação à previsão.

Construção da variante Engº Bley — Engº Gutierrez: projeto excluído da programação.

Prolongamento Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu: no prolongamento Guarapuava — Cascavel, o projeto de engenharia apresentou uma realização de 30% para os 40% previstos para o ano, o que dá uma proporção de realização de 75% para o período e perfazendo uma elaboração de 90% do projeto; na ligação Cascavel — Foz do Iguaçu, os estudos e projetos estão completos.

Melhoramentos no Trecho Jussara — Londrina: na via permanente foram realizados 41 km dos 86,5 km previstos, com uma proporção de realização em relação ao previsto para o ano de 47,4%; no item "diversos" a proporção de realização foi de 100%.

Prolongamento do Trecho Cianorte — Umuarama: projeto excluído da programação.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto de Paranaguá: dragagem de 535 710 m^3 de um total de 1 992 900 m^3 previstos para o ano, com uma proporção entre previsto para o ano e realizado no semestre da ordem de 27%; em silo para cereais foram realizados 39% do previsto para o ano.

RODOVIAS

BR-277, Paranaguá — Curitiba — Paranaguá — Curitiba — Campo Largo: em implantação, foram realizados 3,4 km dos 38 km previstos para o ano, com uma proporção de realização de 9%; em pavimentação nada foi realizado; foram executados 100 m de obras de arte especial.

BR-277, Irati — Relógio: foram implantados 0,5 km do total de 1 km previsto para o ano; em pavimentação foram realizados 13,9 km de um total previsto de 19 km, com uma proporção de realização de 73%.

BR-373, Coronel Vivida — Barracão: nada foi realizado.

BR-467, Cascavel — Toledo — Guaíra: nada foi realizado.

BR-272, Campo Mourão — Guaíra: foram implantados 19,8 km de um total previsto para o ano de 24 km, com um nível de realização de 83%; em pavimentação foram realizados 9,2 km, de um total previsto de 30 km, realizando-se portanto 31% do programado para o ano.

BR-376, Dourados — Paranavaí: em implantação nada foi realizado; em pavimentação foram executados 13 km de um total de 34 km previstos para o ano com uma proporção de realização de 38%.

BR-163/487, Dourados — Pontal do Tigre — Campo Mourão: nada foi realizado.

CORREDOR DO RIO GRANDE

FERROVIAS

Ligação Dilermano Aguiar — São Gabriel: quanto ao projeto de engenharia a proporção de realização foi de 100%; em terraplanagem foram movimentados 3 060 x $10^3 m^3$, para um total previsto para o ano de 4 300 x $10^3 m^3$, com uma realização de 71%.

Construção da variante Tiaraju — Von Bock: em infra-estrutura foram executados 37,8 km do total previsto para o ano de 39,8 km, com uma proporção de realização de 95% no período, atingindo-se a esta altura 97% do total da obra; em superestrutura foram realizados 10,8 km de um total previsto de 76,3 km com performance, portanto, de 14% quanto ao programado para o ano; o nível de realização de obras complementares foi de 100%.

Construção da variante São Sebastião — Hulha Negra: em infra-estrutura foram realizados 30 km do total de 35 km previstos, com uma execução de 85,7% no período; em superestrutura foram realizados 31 km de um total de 82 km previstos, com um nível de execução de 37,8%; foram realizadas 4 passagens superiores e inferiores de um total de 16, previsto para o ano (25,0% de realização no período).

Construção da variante Herval — Pelotas: na infra-estrutura foram realizados 2 km correspondentes a 5,6% do total de 36 km previstos para o ano; em superestrutura nada foi rea-

lizado; em obras de arte foram realizados 5% do total quando estava previsto a realização, no ano, de 15% do total, significando uma execução de 33,3% em relação ao programado para o ano, atingindo-se até agora 90% do total de obras de arte a implantar.

Construção da variante Philipson — Canabarro : no projeto de engenharia foram realizados 25% de um total de 45% previsto para o ano, com uma proporção de realização de 55%, tendo sido elaborados até agora 70% do total do projeto; em obras de arte especial nada foi realizado.

Melhoramentos nas linhas que demandam o portodo Rio Grande: em remodelações foram realizados 263 km de um total de 334 km previstos para o ano, com uma performance de 78,7 no período, alcançando-se 89,5% do total das obras; na variante Von Bock - São Sebastião a proporção de realização foi de 100% em relação ao programado para o ano.

Ligação Roca Sales — Passo Fundo: em infra-estrutura foram realizados 2 205 x $10^3 m^3$ para um total previsto para o ano de 1 800 x $10^3 m^3$, com um desempenho de 122,5% no período e uma execução até agora, de 30,8% do total da infra-estrutura; em pontes e viadutos foram realizados 902 m para um total de 1 292 m previsto para o ano, correspondendo, portanto a 69,8% de realização no período e alcançando-se 80% do total das obras; em túneis , foram realizados 6 805 m para um total previsto para o ano de 7 984 m, com uma performance de 85,2% no período.

PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS

Porto do Rio Grande: em dragagem nada foi realizado; o projeto de engenharia está concluído; na recuperação dos molhes nada foi realizado; o cais para terminal de carnes e *containers* foi objeto de uma realização de 75% no período, relativamente ao programado para o ano.

HIDROVIAS

Construção da barragem e eclusa de Bom Retiro do Sul: foram construídos 84% das obras programadas para o ano, estando em teste os equipamentos hidráulicos da eclusa; seu término está previsto para 1976.

RODOVIAS

BR-116, Retiro — Pelotas: nada foi realizado.

BR-392, Pelotas — Porto do Rio Grande: em implantação nada foi realizado no 1º semestre de 1976; foi pavimentado 1 km dos 2 km previstos para o ano.

BR-392, Pelotas — Santa Maria: em implantação foram realizados 0,9km de um total previsto para o ano de 5 km, com um nível de realização de 18%; em pavimentação foram realizados 39,1 km de um total previsto para o ano de 50 km, com uma performance de realização da ordem de 78%.

IV - SITUAÇÃO ATUAL

A situação em que se encontram os projetos constitu intes do Programa de Corredores do I e II PNDs está registrada, de forma sucinta, nos quadros seguintes, segundo o corredor em que se localizam.

Vale a pena esclarecer que alguns projetos constantes do I PND, não concluídos na vigência deste e, no entanto, não mais incluídos no Programa de Corredores do II PND, passaram a fazer parte de outros programas do setor de transporte, estando também sua situação atual indicada na coluna correspondente.

II PND
PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE
DESEMPENHO FINANCEIRO, POR
SUB - PROGRAMAS E PROJETOS
1º semestre de 1976

SUB-PROGRAMA E PROJETO	Investimentos (Cr$ 1 000,0)		
	previsto para todo o ano (a)	realizado no 1º semestre (b)	% (b/a)
1 - CORREDORES INDUSTRIAIS	7 567 881,0	1 578 112,0	20,9
1.01 - Ferrovias	6 943 881,0	1 529 627,0	22,0
Remodelação Ramal de São Paulo	143 000,0	9 315,0	6,5
Trecho Manoel Feio - Engº São Paulo	37 000,0	429,0	0,6
Passagens Superiores e Inferiores	170 000,0	46 370,0	27,2
Variante Japerí-Barra do Piraí (1)	-	-	-
Instalação do CTC	60 000,0	32,0	0,6
Trecho B. Horizonte-Itutinga-Volta Redonda	5 471 992,0	640 426,0	11,7
Projeto Integrado de Transporte de Minério de Ferro para Exportação	65 445,0	3 714,0	5,6
Linha Japerí-Araraí	644,0	644,0	100,0
Variante Jeceaba-João Aires-Barra do Piraí (1)	-	-	-
Ramal dos Arcos	30 000,0	8 544,0	28,4
Trecho Fábrica-Ipatinga (1)	-	-	-
Variante Santo Eduardo - Vitória (1)	-	-	-
Ramal Ferroviário de Cantagalo (1)	-	-	-

continua

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
1. CORREDORES INDUSTRIAIS	3 958 138,0	3 332 758,0	2 326 267,8	58,8	69,8
1.01. Ferrovias	3 562 838,0	3 042 958,0	2 149 198,0	60,3	70,6
Remodelação Ramal de São Paulo	75 000,0	74 000,0	99 988,0	133,3	135,1
Trecho Manoel Feio - Engº São Paulo	43.594,0	27 801,0	22 874,0	52,5	82,3
Passagens Superiores e Inferiores	110 000,0	94 621,0	129 226,0	117,5	136,6
Variante Japerí - Barra do Piraí	4 000,0	150 000,0	4 251,0	106,3	2,8
Instalação do CTC	11 853,0	200.000,0	12,0	0,1	0,0
Trecho B. Horizonte-Itutinga-Volta Redonda	1 560 000,0	970 000,0	949 025,0	60,8	97,8
Projeto Integrado de Transporte de Minério de Ferro para Exportação	257 880,0	229 802,0	147 718,0	64,3	63,3
Linha Japerí-Araraí	30 000,0	25 826,0	27 011,0	90,0	104,6
Variante Jeceaba-João Aires-Barra do Piraí	70 000,0	257 000,0	60 627.0	86,7	23,6
Ramal dos Arcos	6 083,0	14 000,0	17,0	0,3	0,1
Trecho Fábrica - Ipatinga	442 500,0	442 000,0	-	0,0	0,0
Variante Santo Eduardo - Vitória	6 103,0	6 103,0	634,0	10,4	10,4
Ramal Ferroviário de Cantagalo	13 000,0	11 000,0	2 000,0	15,4	18,2

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

(Continuação)

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
Trecho Paratinga - Piaçaquera	25 000,0	50 000,0	35 295,0	141,2	70,6
Aquisição de locomotivas e vagões	907 825,0	491 625,0	670.520,0	73,9	136,4
1.02. Rodovias	181 300,0	139 800,0	76 311,0	42,1	54,6
BR-381 - Belo Horizonte-Acesita-Ipatinga	100,0	100,0	-	0,0	0,0
BR-116 - Contorno de Volta Redonda	1 000,0	5 000,0	-	0,0	0,0
BR-040 - Rio-Juiz de Fora	180 000,0	134 500,0	76 311,0	42,2	56,8
BR-116 - Rio-São Paulo	200,0	200,0	-	0,0	0,0
1.03. Portos e Terminais Marítimos	214 000,0	150 000,0	100 758,0	47,1	67,2
Porto do Rio de Janeiro	214 000,0	150 000,0	100 758,0	47,1	67,2

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

(Continuação)

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
2. CORREDOR DE ITAQUI	101 320,0	54 600,0	74 582,2	73,6	136,6
Ferrovia Serra dos Carajás-Itaqui	-	-	-	-	-
Porto de Itaqui	101 320,0	54 600,0	74 582,2	73,6	136,6
3. CORREDOR DE VITÓRIA-TUBARÃO	1 351 402,0	1 001 433,0	1 112 004,0	82,3	112,0
3.1 - Ferrovias	1 118 272,0	848 833,0	1 000 508,0	89,5	117,0
Estrada de Ferro Vitória-Minas	690 000,0	690 000,0	775 600,0	112,0	112,0
Trecho Goiandira-Belo Horizonte-Costa Lacerda	428 272,0	158 833,0	224 908,0	52,5	141,6
3.2 - Rodovias	100,0	100,0	-	0,0	0,0
Acesso a Vitória	100,0	100,0	-	0,0	0,0
3.3 - Portos e Terminais Marítimos	233 030,0	152 500,0	111 496,0	47,8	73,1
Porto de Tubarão	66 500,0	66 500,0	26 500,0	40,0	40,0
Porto de Vitória	166 530,0	86 000,0	84 996,0	51,1	98,8

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

(Continuação)

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
4. CORREDOR DE SANTOS	2 635 275,0	...	2 200 250,0	83,5	...
4.01. Ferrovias	484 687,0	567 671,0	244 889,0	50,5	43,1
Acesso ao Porto de Santos	30 000,0	120 000,0	21 094,0	70,3	17,6
Trecho Ribeirão Pires-São Bernardo do Campo	33 360,0	33 360,0	7 177,0	21,5	21,5
Trecho São Bernardo do Campo-Jurubatuba	89 800,0	220 000,0	6 873,0	7,6	2,1
Implantação Sistema de Tração na Serra do Mar	29 041,0	21 041,0	28 584,0	98,4	135,8
Trecho São Paulo-Santos	78 000,0	78 000,0	13 048,0	16,7	16,7
Variante Araguarí-Pires do Rio	186 216,0	146 720,0	136 700,0	73,4	93,2
Variante Três Lagoas-Campo Grande	-	-	-	-	-
Instalação de ATC (Campo Grande-Jundiaí)	38 270,0	26 550,0	31 413,0	82,1	118,3
4.02. Rodovias	1 677 763,0	...	1 590 344,0	94,8	...
Complexo Rodoviário Imigrantes-Anchieta	1 677 763,0	...	1 590 844,0	94,8	...

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

(Continuação)

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
Acesso ao Porto de Santos (*)	-	-	-	-	-
4.03. Portos e Terminais Marítimos	374 825,0	680 258,0	265 987,0	71,0	39,1
4.04. Hidrovias	98 000,0	...	98 530,0	102,9	-
Hidrovia Tietê-Paraná	98 000,0	...	98 530,0	102,9	-
5. CORREDOR DE PARANAGUÁ	627 965,0	784 500,0	390 912,0	62,2	49,8
5.01. Ferrovias	379 667,0	608 300,0	218 082,0	57,4	35,8
Linha Curitiba-Paranaguá - (Construção)	150 000,0	200 000,0	85 711,0	57,1	42,9
Linha Curitiba-Paranaguá - (Melhoramentos)	47 767,0	53 000,0	13 283,0	27,8	25,1
Variante Engº Bley-Curitiba	100 000,0	65 000,0	91 949,0	91,9	141,5
Variante Engº Bley - Engº Gutierrez	8 900,0	108 900,0	3 902,0	43,8	3,4
Variante Engº Gutierrez-Guarapuava	9 400,0	-	-	0,0	-

CBS.: (*) Incluído no item 4.03.

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

continuação

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
Trecho Guarapuava-Cascavel- Foz do Iguaçu	50 600,0	133 600,0	11 255,0	22,2	8,4
Trecho Jussara-Londrina	10 000,0	33 800,0	10 600,0	106,0	31,4
Trecho Cianorte-Umuarama	3 000,0	14 000,0	1 382,0	46,0	9,9
5.02. Portos e Terminais Marítimos	124 998,0	91 900,0	64 124,0	51,3	69,8
Porto de Paranaguá	124 998,0	91 900,0	64 124,0	51,3	69,8
5.03. Rodovias	123 300,0	84 300,0	108 706,0	88,2	130,0
BR-277 - Paranaguá-Curitiba-Campo Largo	15 000,0	16 000,0	4 179,0	28,0	26,1
BR-277 - Irati-Relógio	60 000,0	22 000,0	60 000,0	100,0	272,6
BR-376 - Campo Largo-Ponta Grossa	100,0	100,0	-	0,0	0,0
BR-373 - Cel. Vivida-Barracão	100,0	100,0	-	0,0	0,0
BR-467 - Cascavel-Toledo-Guaíra	41 000,0	24 000,0	25 470,0	62,0	106,1
BR-272 - Campo Mourão-Guaíra	8 000,0	7 000,0	8 000,0	100,0	114,3
BR-376 - Dourados-Paranavaí	40 000,0	15 000,0	36 527,0	91,0	243,5

(continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

Continuação

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
BR-163/487 - Dourados-Pontal do Tigre-Campo Mourão	100,0	100,0	-	-	0,0
6. CORREDOR DO RIO GRANDE	1 284 926,0	973 586,0	924 207,0	71.9	98,0
6.01. Ferrovias	955 808,0	806 420,0	713 182,0	74,6	88,4
Ligação Dilermano Aguiar-São Miguel	71 400,0	71 400,0	60 481,0	84,7	84,7
Variante Tiaraju-Von Bock	133 033,0	90 000,0	119 692,0	89,9	135,0
Variante São Sebastião-Hulha Negra	120 000,0	100 000,0	102 293,0	85,2	102,3
Variante Herval-Pelotas	56 409,0	80 000,0	30 894,0	54,8	38,6
Variante Philipson-Canabarro	17 179,0	30 000,0	2 285,0	13,3	7,6
Linhas que demandam Porto do Rio Grande	366 976,0	295 920,0	221 361,0	60,3	74,8
Trecho Roca Sales-Passo Fundo	190 761,0	140 000,0	176 176,0	92,4	125,8
6.02. Portos e Terminais Marítimos	189 018,0	112 433,0	116 973,0	61.9	104.0
Porto do Rio Grande	189 018,0	112 433,0	116 973,0	61,9	104,0
6.03. Hidrovias	36 000,0	8 633,0	19 800,0	55.0	229,4
Hidrovia Jacuí-Taquari	36 000,0	8 633,0	19 800,0	55,0	229,4

(Continua)

II PND

PROGRAMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE

DESEMPENHO FINANCEIRO, POR SUBPROGRAMAS E PROJETOS

1975

Continuação

SUBPROGRAMA E PROJETO	INVESTIMENTOS (Cr$ 1 000,00)				
	Previsto para o Ano (no 2º Sem.) (a)	Previsto para o Ano (no 1º Sem.) (b)	Realizado no Ano (c)	c/a (%)	c/b (%)
6.04. Rodovias	104 100,0	46 100,0	74 252,0	71,3	161,1
BR-116 - Retiro-Pelotas	17 000,0	14 000,0	5 000,0	29,0	35,7
BR-392 - Pelotas-Porto do Rio Grande	87 000,0	32 000,0	69 252,0	80,0	216,4
BR-392 - Pelotas-Cangançu	100,0	100,0	-	0,0	0,0

FONTE DOS DADOS BÁSICOS: Relatórios de Acompanhamento do II PND, do Ministério de Transportes.

V - O DESEMPENHO FINANCEIRO DO PROGRAMA DE CORREDORES - II PND-1975 1976 (1º SEMESTRE)

1. DESEMPENHO A NÍVEL DE CORREDORES

O desempenho financeiro do Programa de Corredores de Transportes, no período 1975/1976 (1º semestre), pode ser considerado sofrível, principalmente em relação ao último semestre, quando o desequilíbrio no nível de execução financeira, entre os diferentes corredores, foi bastante acentuado. É o que se pode constatar através da observação dos dados constantes do quadro VII.

De fato, enquanto em 1975 o nível de realização financeira variou entre 59% e 84%, para os diversos corredores, verifica-se no 1º semestre de 1976 que esse nível situa-se entre 9% (valor mais baixo, Corredor de Vitória — Tubarão) e 49% (o mais alto, correspondente ao Corredor de Santos).

Apresentou, assim, o Programa de Corredores no seu conjunto, no 1º semestre de 1976, um nível de realização financeira de apenas 24% relativamente ao programado, o que leva a se esperar, para o ano todo, performance inferior à do ano de 1975, quando foi atingido o nível de 70% de realização.

Muito possivelmente dificuldades na área da execução dos projetos ferroviários responderão em 1976, em sua maior parte, por essa baixa realização no programa como um todo.

Efetivamente, enquanto em 1975, alcançaram-se nos projetos ferroviários, os níveis de 61% (corredores industriais), 90% (Corredor de Vitória — Tubarão), 51% (Corredor de Santos), 58% (Corredor de Paranaguá) e 75% (Corredor do Rio Grande), no 1º semestre de 1976 esses níveis situam-se, correspondentemente, em 22%, 6%, 26%, 13%, e 61%. Esses percentuais poderiam ser enganosos se não fossem consideradas as magnitudes absolutas dos investimentos programados, pois verifica-se que, para uma programação de Cr$ 6 501,3 milhões em investimentos em ferrovias, no Programa de Cor-

redores em 1975, significando 65% do investimento total previsto para todos os modos de transportes, conseguiu-se uma realização financeira, em ferrovias, de Cr$ 4 325,9 (62% do investimento total realizado no programa), resultando, portanto, para as ferrovias, um nível de 67% de execução em relação ao programado. Já no 1º semestre de 1976, esse nível alcança, apenas, 20%, consequência de uma aplicação nesse período, em ferrovias, de somente Cr$ 2 461,6 milhões (71% das aplicações totais do programa) de um total previsto para ferrovias, nos corredores, para todo o ano de 1976, de Cr$ 12 017,8 milhões (83% do investimento total programado para os diversos modos de transporte, ao longo dos corredores).

Em resumo, verifica-se, assim, que a maior parte dos investimentos comprometidos pelo Programa de Corredores, para o período 1975/1976, se orientava para ferrovias (65% em 1975 e 83% em 1976). Em relação aos dispêndios realizados, no entanto, as ferrovias absorveram 62% em 1975 e 71% no 1º semestre de 1976. A elas corresponde, portanto, um nível de realização mais baixo do que o correspondente ao do resto dos projetos para as demais modalidades, principalmente no 1º semestre de 1976, quando esse nível não ultrapassou os 20% do total programado para o ano. Os projetos para as outras modalidades apresentaram performance um pouco mais significativa (nível alcançado de 40%, no conjunto).

Dificuldades de recursos para financiamento dos projetos na área ferroviária terão respondido, possivelmente, por essa contribuição negativa.

De fato, que projetos seriam mais intensamente afetados por tais dificuldades? Evidentemente, aqueles que demandas sem maior volume de recursos. E é o que se constata com a observação da estrutura da programação confrontada com a da execução dos projetos.

De um total de Cr$ 12 017,8 milhões programados para ferrovias, para 1976, uma parcela correspondente a 58% se destinava ao sub-programa de Corredores Industriais, vindo em seguida, na ordem decrescente de destinação, as parcelas relativas aos Cor-

redores de Vitória — Tubarão, Paranaguá, Santos e Rio Grande, nos percentuais de, respectivamente, 17%, 12%, 8% e 5%. Os três primeiros desses sub-programas apresentaram níveis de realização, quanto aos projetos ferroviários, de 22% , 6% e 13%, contra 26% e 61%, relativos aos dois últimos sub-programas.

Ademais, dentre os projetos ferroviários incluídos no sub-programa dos Corredores Industriais, para 1976, num total de Cr$ 6 943,9 milhões de investimentos previstos, o relativo à Ferrovia do Aço, Trecho Belo-Horizonte — Itutinga — Volta Redonda, é o que estava contemplado com a maior parcela de recursos (Cr$ 5 472,0 milhões). Foram efetivamente despendidos, porém, na Ferrovia do Aço, somente Cr$ 640,4 milhões, com um coeficiente de realização de, apenas, 11,7%. Se não fora pelo alto nível de realização (85,8%) do sub-programa de Aquisições de Locomoticas e Vagões em apoio ao Programa Siderúrgico Nacional (aplicações de Cr$ 820,2 milhões), o nível de realização dos projetos ferroviários nesse sub-programa de Corredores Industriais (aplicações de Cr$ 1 529,6 milhões), teria sido bem inferior aos 22% alcançados.

Por outro lado, a verificação de que os níveis de realização física do principal projeto ferroviário (Ferrovia do Aço), dentro dos Corredores Industriais, sobrepujaram, significativamente, os financeiros (49% da terraplanagem e 11% da perfuração de túneis, previstos para todo o ano), leva à suspeita de que haveria despesas por ressarcir, indicando, consequentemente, insuficiência de recursos financeiros em caixa.

Finalizando, vale destacar que o Corredor do Rio Grande apresentou alto nível de realização financeira (48%) em relação ao programado para o ano, para o que o desempenho dos projetos ferroviários foi decisivo (realização de 61%). Deve ser esclarecido, porém, que este fato foi uma consequência do estágio em que já se encontravam as obras, em sua maior parte iniciadas no âmbito do I PND. Também o desempenho financeiro no Corredor de Santos (49% do programado para todo o ano) surgiu como alto, mercê da conclusão do Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta, com aplicações de Cr$ 631,9 milhões (100% de realização), elevando o nível de exe

cução financeira da parte rodoviária do sub-programa para 96% e, consequentemente, o do sub-programa como um todo (Corredor de Santos) para os 49% referidos. O investimento no Complexo Imigrantes — Anchieta significou o percentual de 85% do total de aplicações de toda a parte rodoviária do Programa dos Corredores.

Como última observação, deve ser apontada a reduzida execução financeira na área dos projetos portuários, no 1º semestre de 1976, (20% em relação ao programado para todo o ano, quando em 1975 a performance foi superior, embora também baixa: 59%). Tal fato deve ser reflexo, ainda, na mudança de estrutura de autarquia para a de empresa pública, sofrida pelo órgão responsável pela execução do programa portuário no País. Destaque deve ser dado à virtual conclusão, no período, da construção do porto de Itaqui, com um gasto final de Cr$ 9,0 milhões (100% do previsto) e uma execução física da parcela de 13% dos previstos 14% finais necessários à efetiva conclusão da mesma.

2. DESEMPENHO A NÍVEL DE PROJETOS

O desempenho financeiro do Programa de Corredores, a nível dos diferentes projetos, é mostrado pelos quadros que se seguem, segundo os corredores em que se encontram localizados. Para cada projeto se quantifica o nível de execução financeira alcançado, pelo confronto entre o programado para os anos de 1975 e 1976 e o efetivamente despendido em 1975 e no 1º semestre de 1976.

2.1 - DESEMPENHO EM 1975

A análise desses quadros revela que, dos 12 grandes projetos componentes dos diversos Corredores, assim definidos aqueles projetos com investimentos previstos, para o ano, acima de Cr$ 200,0 milhões, cada um (1a. programação para 1975), 11 são projetos ferroviários e apenas um portuário. Para esses doze projetos estavam previstos em 1975 Cr$ 4 887,6 milhões de investimentos (53% do investimento total previsto para o programa de Corredores na 1a. programação feita para o ano de 1975).

Esses 12 grandes projetos, como um todo, apresentaram um bom nível médio de realização, da ordem de 70%, sendo que dentre eles 5 projetos tiveram um nível de realização superior a essa média. Foram eles: a ferrovia Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda (97,8%) a Estrada de Ferro Vitória — Minas (112%), o projeto de Aquisição de Locomotivas e Vagões (136,4%) o trecho ferroviário Goiandira — Belo Horizonte — Costa Lacerda (141,6%) e o projeto das linhas que demandam o porto do Rio Grande (74,8%). Os três primeiros desses projetos referidos constituíram, juntamente, com o acesso ao porto de Santos e o trecho ferroviário Fábrica — Ipatinga, o grupo dos 5 projetos com investimentos programados (1a. programação para 1975) acima de Cr$ 400,0 milhões, cada um. O investimento total para eles programado atingia Cr$ 3 273,0 milhões (35,7% do total programado para todo o Programa de Corredores na 1a. programação de 1975), assim distribuidos: Ferrovia Belo Horizonte — Itutinga — Volta Redonda: Cr$ 970,0 milhões; Estrada de Ferro Vitória — Minas: Cr$ 690,0 milhões; acesso ao porto de Santos: Cr$ 680,3 milhões; aquisição de locomotivas e vagões: Cr$ 491,6 milhões; e trecho ferroviário Fábrica — Ipatinga: Cr$ 442,0 milhões. Foram efetivamente despendidos nesses projetos Cr$ 2 660,0 milhões (81,3% do programado). Deve ser destacado em relação a esse grupo, que o projeto Fábrica — Ipatinga (investimentos programados de Cr$ 442,0 milhões) não apresentou qualquer realização, fazendo cair o nível de realização do conjunto.

2.2 - DESEMPENHO NO 1º SEMESTRE DE 1976

Em 1976 a composição do grupo dos projetos com investimentos programados para o ano acima de Cr$ 200,00 milhões, cada um, alterou-se em relação a 1975. De fato, 11 projetos encontram-se nesse grupo, sendo que 8 ferroviários, 2 rodoviários e 1 portuário, com um investimento total, previsto para o ano, de Cr$ 11 556,6 milhões, significando 80% do investimento total para o Programa de Corredores. Isto mostra ter ocorrido em 1976 uma concentração de recursos em uns poucos projetos (3 grandes projetos ferroviários), maior do que se verificou em 1975, tendo diminuído, nesse grupo, apenas em número, a supremacia dos projetos ferroviários.

De fato, essa concentração de recursos pode ser ob

servada quando se considera o grupo de projetos com investimentos programados acima de Cr$ 400,0 milhões, cada um. Verifica-se que, preenchendo essa condição, fazem parte do Programa 6 projetos (investimento total programado de Cr$ 10 190,1 milhões - 70% do total do Programa de Corredores), dos quais 5 ferroviários: trecho Belo-Horizonte — Itutinga — Volta Redonda (Cr$ 5 472,o milhões), estrada de ferro Vitória — Minas (Cr$ 1 819,4 milhões), aquisição de locomotivas e vagões para o PSN (Cr$ 955,8 milhões), linha Curitiba — Paranaguá (cr$ 691,0) e trecho Guarapuava — Cascavel — Foz do Iguaçu (Cr$ 620,0 milhões), e apenas um rodoviário (Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta, Cr$ 631,9 milhões).

Do grupo dos 11 grandes projetos com investimentos programados não inferiores a Cr$ 200,0 milhões, somente 3 apresentaram um nível de execução, em relação ao programado para o ano, não inferior a 40%.

Foram eles o Complexo Rodoviário Imigrantes — Anchieta (nível de 100%), o projeto de Aquisição de Locomotivas e Vagões para o PSN (85,8%) e a Varinate Araguari — Pires do Rio (46%).

Dentre os demais, 5 apresentaram nível abaixo de 15%, os níveis dos 3 restantes situando-se entre 15 e 40%.

Os 11 grandes projetos referidos apresentaram um nível de execução, no 1º semestre, de 22% em relação ao programado para todo o ano, enquanto que para os 6 grandes acima considerados (com investimentos programados acima de Cr$ 400,0 milhões, cada um) o nível de execução também se situou em 22%.

Cabe em conclusão inferir que, possivelmente, a grande concentração de recursos em alguns poucos projetos ferroviários, dentro do Programa de Corredores, responde por um nível de realização desse programa, em 1976, inferior ao observado em 1975.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Prcjetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO EFETIVOS OU PREVISTOS (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		INÍCIO	TÉRMINO	
CORREDOR DE ITAQUI				
FERROVIA:				
- Ligação Serra de Carajá-Itaqui	II	-	-	Em Projeto
PORTO E TERMINAIS MARÍTIMOS				
- Construção do Porto	II	-	-	Concluído
- Construção de Terminais Especializados	II	-	-	Concluído

FONTE: Ministério dos Transportes - SPO
Ministério das Minas e Energia

(*): Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis esses dados a nível do SIE/CPS/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Projetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO EFETIVO OU PREVISTO (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		Início	Término	
CORREDOR DE VITÓRIA/TUBARÃO				
FERROVIAS				
Melhoramentos no trecho Goiandira-Belo Horizonte-Costa Lacerda	I/II	-	dez/1977	Em andamento
Estrada de Ferro Vitória-Minas	I/II	-	-	Obra concluída
RODOVIAS				
Acesso a Vitória	II	-	-	Obra contratada
PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS				
Tubarão				
Ampliação	I	-	-	Concluído
Dragagem	I/II	-	-	Em andamento
Instalações	I/II	-	-	Em andamento
Vitória				
Terminal de Capuaba	II	-	-	Em andamento

FONTE: Ministério dos Transportes - SPO
Ministério das Minas e Energia

(*) : Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis esses dados a nível do SIE/CPS/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Projetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO EFETIVOS OU PREVISTOS (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		Início	Término	
CORREDOR DE SANTOS				
FERROVIAS				
Ligação Santos-São Paulo	I	-	-	Em tráfego
Novo Acesso ao Porto de Santos	I/II	ago/1975	30/08/78	Início previsto para ago/1975, com prazo de 36 meses
Estrada de Ferro Sorocabana-FEPASA	I	-	-	Em tráfego, com remodelação
Ribeirão Pires-São Bernardo	II	-	-	Obras paralizadas
Jurubatuba-São Bernardo	II	-	-	Obras paralizadas
Alargamento do Trecho São Paulo-Santos	II	out/1975	-	Obras paralizadas
Implantação de novo sistema de Trecho da Serra do Mar	II	-	-	Obra concluída
Variante Araguari-Pires do Rio	II	-	30/06/78	
Variante Três Lagoas-Campo Grande	II	após 1979	-	Adiado o início para após 1979
MIC-Controle Automático de Tráfego	II	-	2º sem. 1977	Em fase de conclusão
RODOVIAS				
Projeto Imigrantes-Anchieta	I/II	-	-	Obra concluída (1ª pista)
Anel Rodoviário de São Paulo	I/II	-	dez/1979	Projeto concluído e obras em andamento (DER-SP)
Acesso Rodoviário ao Porto de Santos	I/II	-	-	Obra em construção
PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS				
Dragagem da Barra e Canais Internos	I/II			Projeto parcialmente concluído
Armazém Frigorífico para Sucos e Carnes	I/II	mai/1978	1979	Projeto concluído
Cais de Outeirinhos	I/II	jun/1977	1978	Projeto em andamento
Acesso Rodoviário à Ilha Barnabé	I/II	-	-	Concluído
Projeto Básico do Novo Terminal para Fertilizantes e Enxofre em Conceiçãozinha	I/II	-	-	Projeto em andamento
Armazéns para Fertilizantes	I/II	-	-	Concluído
HIDROVIAS				
Sistema Tietê-Paraná	I/II	-	-	2 Eclusas concluídas: Barirí e Barra Bonita, Obras Civis concluídas na eclusa de Ibitinga (falta equipamento); em fase de conclusão as obras Civis da eclusa de Promissão (falta equipamento) demais eclusas em estudos.

FONTE: Ministérios dos Transportes - SFO
Governo do Estado de São Paulo.

(*) : Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis estes dados a nível do SIF/CPS/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Projetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO ESTIMADOS OU REVISTOS (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		Início	Término	
CORREDOR DE PARANAGUÁ				
FERROVIAS				
Ligação Apucarana-Ponta Grossa	I	-	-	Concluído
Variante Engenheiro Bley-Curitiba	I/II	-	-	Concluído
Ligação Ponta Grossa-Engenheiro Bley	I	-	-	Concluído
Ramal de Guarapuava	I	-	-	Ramal incluído na ligação abaixo
Ligação Engenheiro Gutierrez-Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	II	após 1979	-	Início adiado para após 1979
Nova Linha Curitiba-Paranaguá	I/II	-	1979	Em andamento
Melhoramentos na Linha Curitiba-Paranaguá	II	-	-	Em andamento, sem previsão de conclusão
Melhoramentos no Trecho-Jussara-Londrina	II	-	dez/1976	Programação quinquenal de via permanente
Prolongamento Cianorte-Umuarama	II	após 1979	-	Início adiado para após 1979
RODOVIAS				
BR-158 - Divisa RS/SC - BR-282	I	-	jun/1977	Em andamento
BR-158 - Campo Erê-Coronel Vivida	I	-	-	Em execução o projeto final de engenharia
BR-272 - Francisco Alves - Guaíra	I	-	1977	Em execução
BR-282 - São Miguel D'Oeste - BR-158	I	-	-	Concluído
BR-373 - Coronel Vivida-Barracão	I/II	-	-	Concluído o projeto final de engenharia
BR-376 - Porto São José-Paranavaí	I	-	-	Concluído o subtrecho Paranavaí-Nova Londrina. O subtrecho Nova Londrina-Porto São José está com projeto de engenharia final a elaborar.
BR-467 - Toledo-Cascavel	I/II	-	-	Concluído
BR-277 - Paranaguá-Curitiba-Campo Largo	II	-	-	Em construção
BR-376 - Campo Largo-Ponta Grossa	II	-	-	Em execução
BR-272 - Campo Mourão-Guaíra	II	-	-	Em execução
BR-376 - Dourados-Paranavaí	II	-	-	Concluída implantação básica
BR-277 - Irati-Relógio	II	-	-	Concluído
PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS				
Construção de 2 Armazéns Graneleiros e Adaptação de mais 2, com Sistema de Adaptação e Embarque	I	-	-	Concluído
Abertura do Novo Ramal Ferroviário	I/II	-	-	Projeto concluído
Construção de Silo	I	-	-	Concluído
Modernização das Instalações Portuárias	II	ago/1974	1978	Silo de 100 000 t. em andamento
Dragagem	I/II	-	-	Concluído

FONTE: Ministério dos Transportes - SEO

(*) : Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis esses dados a nível do SIF/CPS/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Projetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO EFETIVOS OU PREVISTOS (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		Início	Término	
CORREDOR DO RIO GRANDE				
FERROVIAS				
Ligação Santa Maria-Canabarro	I	-	-	Concluído
Ligação Ferroviária Dilermando de Aguiar-São Gabriel	I/II	-	1978	Em andamento
Variante da Linha São Gabriel-Pelotas (1) (2) (3) (4)	I			
Variante Tiaraju-Von Bock (1)	II	set/1974	dez/1976	Em conclusão
Variante de São Sebastião-Hulha Negra (2)	II	out/1973	dez/1976	Em conclusão
Variante Herval-Pelotas (3)	II	abr/1975	dez/1977	Herval-Pedro Osório, Conclusão em 1977; Remodelação em Pedro Osório-Pelotas - 1977
Variante Von Bock-São Sebastião (4)	II	-	-	Concluído
Variante Philipson-Canabarro	II	-	-	Início adiado para após 1979
Melhoramentos nas Linhas que demandam o Porto de Rio Grande	I/II	-	1º sem./1977	Em andamento
Ligação Roca Sales-Passo Fundo	I/II	-	1978	Em andamento
Ligação General Luz-Pelotas	II	após 1979	-	Início adiado para após 1979
RODOVIAS				
BR-285 - Cruz Alta-Santa Maria	I	-	-	Concluído
BR-285 - São Borja-Santo Ângelo-Carazinho	I	-	-	Concluído
BR-290 - Uruguaiana-Alegrete	I	-	-	Concluído
BR-293 - Livramento-Pelotas	I	-	-	Concluído
BR-386 - Divisa SC/RS-Sarandi	I	-	-	Concluído
BR-386 - Tabaí-Canoas	I	-	-	Concluído
BR-392 - Santa Maria-São Sepé-Acesso ao Porto de Rio Grande		-	-	Concluído
BR-116 - Retiro-Pelotas-Duplicação	II	-	1977	Projeto de engenharia concluído, sem previsão o início das obras.
BR-392 - Pelotas-Porto de Rio Grande	II	-	após 1979	Projeto de engenharia concluído, sem previsão o início das obras.
BR-392 - Pelotas-Canguçu	II	-	-	Concluído
PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS				
Armazéns para Cereais e Granel	I	-	-	Concluído
Armazém Frigorífico	I	-	-	Concluído
Cais para o Terminal de Carnes e Containers	I	set./1973	mar/1977	Em conclusão
Dragagem da Barra e Canais Internos	I	-	-	Concluído
Aquisição de Equipamento Portuário	I	-	-	Concluído
HIDROVIAS				
Rios Jacuí e Taquari		-	-	Dragagem em andamento

FONTE: Ministério dos Transportes - SPO.

(*) : Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis esses dados a nível do SIE/GEIE/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

QUADRO VII

INVESTIMENTOS EM CORREDORES DE TRANSPORTES

PREVISTO E REALIZADO

ANOS: 1975 e 1976

Cr$ milhões

CORREDORES/MODO DE TRANSPORTES	1975			1976		
	PREVISTO	REALIZADO	R/P	PREVISTO	Realizado no 1º semestre	R/P
CORREDORES INDUSTRIAIS	3 958,1	2 326,3	59	7 567,9	1 578,1	21
Ferrovias	3 562,8	2 149,2	61	6 943,9	1 529,6	22
Rodovias	181,3	76,3	42	344,0	48,5	14
Portos e Terminais Marítimos	214,0	100,8	48	280,0	-	0
CORREDOR DE ITAQUI	101,3	74,6	74	9,0	9,0	100
Ferrovia	-	-	-	-	-	-
Porto	101,3	74,6	74	9,0	9,0	100
CORREDOR DE VITÓRIA-TUBARÃO	1 451,3	1 112,0	77	2 290,4	204,6	9
Ferrovias	1 118,3	1 000,5	90	2 031,8	119,0	6
Rodovias	100,0	-	0	25,7	7,6	30
Portos e Terminais Marítimos	233,0	111,5	48	232,9	78,0	34
CORREDOR DE SANTOS	2 635,3	2 200,1	84	1 898,7	924,1	49
Ferrovias	484,7	244,9	51	934,0	239,1	26
Rodovias	1 677,8	1 590,8	95	670,8	638,9	96
Porto e Terminais Marítimos	374,8	265,9	71	193,9	-	0
Hidrovias	98,0	98,5	101	100,0	46,1	46
CORREDOR DE PARANAGUÁ	628,0	390,9	63	1 857,7	314,8	17
Ferrovias	379,7	218,1	58	1 470,9	190,8	13
Rodovias	123,3	108,7	89	225,0	38,4	17
Porto e Terminais Marítimos	125,0	64,1	51	161,8	85,6	53
CORREDOR DE RIO GRANDE	1 284,9	924,3	72	897,4	429,4	48
Ferrovias	955,8	713,2	75	637,2	383,1	61
Rodovias	104,1	74,3	72	55,0	10,0	19
Porto e Terminais Marítimos	189,0	117,0	62	153,0	28,5	19
Hidrovias	36,0	19,8	55	52,2	7,8	15
TOTAL DO PROGRAMA	10 058,9	7 028,2	70	14 521,1	3 460,0	24
Ferrovias	6 501,3	4 325,9	67	12 017,8	2 461,6	20
Rodovias	2 186,5	1 850,1	85	1 320,5	743,4	56
Portos e Terminais Marítimos	1 237,1	733,9	59	1 030,6	201,1	20
Hidrovias	134,0	118,3	88	152,2	53,9	35

FONTE: Relatórios de Acompanhamento do II PND.

CORREDORES DE TRANSPORTES

I E II PND

Situação dos Projetos

CORREDORES/PROJETOS	PND	INÍCIO E TÉRMINO EFETIVOS OU PREVISTOS (*)		SITUAÇÃO ATUAL
		Início	Término	
CORREDORES INDUSTRIAIS				
FERROVIAS				
Ligação Rio-Belo Horizonte	I/II	-	-	Em tráfego
Ligação Rio-São Paulo	I/II	-	-	Em tráfego com remodelação em andamento
Ligação Belo Horizonte-Volta Redonda-São Paulo	I/II	-	-	Em construção
Terceiro Trecho Fábrica-Ipatinga	II	-	-	Início adiado para após 1979
Variante Santo Eduardo-Vitória	II	após 1979	-	Início adiado para após 1979
Ramal de Cantagalo	II	após 1979	-	Início adiado para após 1979
Trecho Paratinga-Piaçaguera	II	1973	mar/1977	Em conclusão
Aquisição de Locomotivas para Apoio ao Plano Siderúrgico Nacional	II	-	-	Em andamento
RODOVIAS				
BR-381 - Belo Horizonte-Ipatinga	II	-	-	Início a ser programado
BR-381 - Ipatinga-Acesita	II	-	-	Início a ser programado
BR-116 - Contorno de Volta Redonda	II	-	-	Início a ser programado
BR-040 - Rio-Juiz de Fora	II	1976	1979	Em construção (ritmo lento)
BR-116 - Rio-São Paulo	II	-	-	Início a ser programado
PORTOS E TERMINAIS MARÍTIMOS				
Rio de Janeiro				
Cais e Terminal para Containers	I/II	abr/1978	1979	Concluído o cais
Equipamento de Carga e Descarga para Nafta e Sal	I	-	-	Concluído
Ancoradouro para Navios de 30 000 TDW	I	-	-	Concluído
Silos para Trigo	I	-	-	Concluído
Instalações para Carvão	I/II	-	-	Em andamento
Terminais para Trigo	II	-	-	Em estudos (aquisição de equipamentos)
Instalações para Minério de Ferro	II	-	-	Em andamento
3 Berços para Produtos Siderúrgicos	II	-	-	Concluídos os estudos
Sepetiba				
Terminal para Exportação de Minério	I	-	-	Concluído
Complexo Portuário	II	mar/1975	1979	Em andamento

ONTE: Ministério dos Transportes - SPO

(*): Indicados, apenas, o início e término quando disponíveis esses dados a nível do SIE/CPS/IPLAN. A inexistência de registro não significa necessariamente que aqueles eventos não possam ser conhecidos a nível dos executores (alguns deles são anteriores ao período do I PND). Por outro lado, a situação atual se encontra qualitativamente caracterizada na última coluna do quadro, o que dispensa, na maioria dos casos, aquela indicação.

continuação

SUB-PROGRAMA E PROJETO	Investimentos (Cr$ 1 000,0) previsto p/todo o ano (a)	realizado no 1º semestre (b)	% (b/a)
Trecho Paratinga-Piaçaguera	10 000,0	-	0,0
Aquisições de Locomotivas e Vagões em Apoio ao PSN (incluído em Material de Transporte)	955 800,0	820 153,0	85,8
1.02 - Rodovias	344 000,0	48 485,0	14,1
BR-381 - Pelo Horizonte-Acesita-Ipatinga	38 700,00	-	0,0
BR-116 - Contorno de Volta Redonda	5 100,0	-	0,0
BR-040 - Rio-Juiz de Fora	300 000,0	48 485,0	14,5
BR-116 - Rio-São Paulo	200,0	-	0,0
1.03 - Portos e Terminais Marítimos	280 000,0	-	0,0
- Porto do Rio de Janeiro	280 000,0	-	0,0
2 - CORREDOR DE ITAQUI	...	...	...
2.01 - Ferrovia Serra do Carajás-Itaqui	...	...	...
2.02 - Porto de Itaqui	9 000,0	9 000,0	100,0
3 - CORREDOR DE VITÓRIA-TUBARÃO	2 280 414,0	204 552,0	9,0
3.01 - Ferrovias	2 021 800,0	118 994,0	5,6
Estrada de Ferro Vitória-Minas	1 819 400,0	46 212,0	2,5
Trecho Goiandira-Belo Horizonte - Costa Lacerda	202 400,0	72 782,0	36,0
3.02 - Rodovias	25 700,0	7 551,0	29,4
BR-262 - Acesso a Vitória	25 700,0	7 551,0	29,4
3.02 - Portos e Terminais Marítimos	232 914,0	78 007,0	33,5
- Porto de Tubarão	58 200,0	6 000,0	10,0
- Porto de Vitória	174 714,0	72 007,0	41,0

continua

continuação

SUB-PROGRAMA E PROJETO	Investimentos (Cr$ 1 000,0) previsto p/todo o ano (a)	realizado no 1º semestre (c)	% (b/a)
4 - CORREDOR DE SANTOS	1 898 703,0	924 020,0	22,4
4.01 - Ferrovias	934 000,0	239 057,0	25,6
Acesso ao Porto de Santos	330 000,0	92 127,0	28,0
Trecho Ribeirão Pires-São Bernardo do Campo	150 000,0	30 289,0	20,0
Trecho São Bernardo do Campo-Urubatuba	150 000,0	-	0,0
Implantação do Sistema de Tração de Serra do Mar	-	-	-
Trecho São Paulo-Santos	50 000,0	-	0,0
Variante Araguari-Pires do Rio	254 000,0	116 641,0	46,0
Variante Três Lagoas-Campo Grande (1)	-	-	-
Instalação de ATC (Campo Grande-Jundiaí)	-	-	-
4.02 - Rodovias	670 833,0	638 890,0	95,3
Complexo Rodoviário: Imigrantes e Anchieta	631 938,0	631 938,0	100,0
Acesso ao Porto de Santos	38 895,0	6 952,0	18,0
4.03 - Portos e Terminais Marítimos	193 870,0	-	0,0
Porto de Santos	193 870,0	-	0,0
4.04 - Hidrovias	100 000,0	46 073,0	46,0
Hidrovia Tietê-Paraná	100 000,0	46 073,0	46,0
5 - CORREDOR DE PARANAGUÁ	1 857 654,0	315 713,0	17,0
5.01 - Ferrovias	1 470 894,0	190 794,0	13,0
Linha Curitiba-Paranaguá (Const.)	660 000,0	101 973,0	15,5
Linha Curitiba-Paranaguá (melhor.)	31 000,0	8 949,0	14,7
Variante Engº Bley-Curitiba	135 000,0	49 304,0	36,5

continua

continuação

SUB-PROGRAMA E PROJETO	Investimentos (Cr$ 1 000,0)		
	previsto p/todo o ano (a)	realizado no 1º semestre (b)	% (b/a)
Variante Engº Bley-Engº Gutierrez	-	-	-
Variante Engº Gutierrez-Guarapuava	10 069,0	10 069,0	100,0
Trecho Guarapuava-Cascavel-Foz do Iguaçu	620 000,0	2 884,0	0,5
Trecho Jussara-Londrina	14 825,0	17 615,0	119,0
Trecho Cianorte-Umuarama (1)	-	-	-
5.02 - Rodovias	225 000,0	38 350,0	17,1
BR-277 - Paranaguá-Curitiba-Campo Largo	70 000,0	3 297,0	4,7
BR-277 - Irati-Relógio	40 000,0	11 747,0	29,4
BR-376 - Campo Largo-Ponta Grossa	-	-	-
BR-373 - Cel. Vivida-Barracão	5 000,0	-	0,0
BR-467 - Cascavel-Toledo-Guaíra	20 000,0	10 327,0	51,6
BR-272 - Campo Mourão-Guaíra	40 000,0	3 912,0	9,8
BR-376 - Dourados-Paranavaí	50 000,0	9 067,0	18,1
BR-163/487 - Dourados-Pontal do Tigre-Campo Mourão	-	-	-
5.03 - Portos e Terminais Marítimos	161 760,0	86 569,0	53,0
Porto de Paranaguá	161 760,0	86 569,0	53,0
6 - CORREDOR DO RIO GRANDE	897 317,0	429 359,4	47,9
6.01 - Ferrovias	637 200,0	383 134,0	60,1
Ligação Dilermando Aguiar-São Gabriel	85 200,0	35 749,0	42,0
Variante Tiaraju-Von Bock	40 000,0	56 544,0	141,4
Variante São Sebastião-Hulha Negra	82 000,0	61 062,0	74,5
Variante Herval-Pelotas	60 000,0	34 416,0	57,4
Variante Philipson-Canabarro	71 000,0	26 807,0	37,8
Linhas que demandam do Porto do Rio Grande	156 000,0	78 474,0	50,3
Trecho Roca Sales-Passo Fundo	143 000,0	90 082,0	63,0

continua

continuação

SUB-PROGRAMA E PROJETO	Investimentos (Cr$ 1 000,0) previsto p/todo o ano (a)	realizado no 1º semestre (b)	% (b/a)
6.02 - Rodovias	55 000,0	9 969,0	18,1
BR-116 - Retiro-Pelotas	10 000,0	-	0,0
BR-392 - Pelotas-Porto do Rio Grande	45 000,0	9 969,0	22,2
BR-392 - Pelotas-Cangaçu	-	-	-
6.03 - Portos e Terminais Marítimos	152 957,0	28 486,4	18,0
Porto do Rio Grande	152 957,0	28 486,4	18,0
6.04 - Hidrovias	52 160,0	7 770,0	15,0
Hidrovia Jacuí-Taquari	52 160,0	7 770,0	15,0

FONTE: Relatório de Acompanhamento do II PND - MT

(1): Início adiado para após 1979.

VI - DESEMPENHO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTES, SEGUNDO OS CORREDORES

O desempenho operacional do sistema de transportes objeto do Programa de Corredores tem-se caracterizado por resultados satisfatórios, superando, inclusive, espectativas anteriores.

A adoção do sistema de coordenação por corredores, no âmbito do Ministério dos Transportes, tem conduzido a uma maior integração entre os diversos modos de transportes e com isso, a uma maior racionalização no uso dos meios existentes.

Destaca-se, em seguida, de forma sucinta, como a atuação sobre o sistema de transportes, através dos Programas de Corredores, tem-se refletido em melhorias no seu desempenho operacional, traduzido este num crescente incremento no volume de serviços de transportes prestados aos usuários.

(a) Corredores Industriais

As obras realizadas na linha Centro e no trecho Rio — São Paulo, bem como a aquisição de locomotivas com vistas ao atendimento das necessidades a serem geradas com a execução do Plano Siderúrgico Nacional e ao transporte de minério de ferro, têm permitido ao sistema ferroviário um aumento contínuo na capacidade disponível e no efetivo atendimento da demanda por seus serviços. É o que mostra o quadro a seguir, pelo qual se verifica ter ocorrido um crescimento de 28% na carga total transportada, entre 1974 e 1975, tudo indicando que esse crescimento também ocorrerá, porém em menor magnitude, no período 1975/1976.

(b) Corredor Vitória — Tubarão

Este corredor é apoiado principalmente pelo Sistema Ferroviário EFVM, na ligação de Minas com o Espírito Santo, e pela RFFSA na alimentação da EFVM. O esforço da EFVM com a implantação do Centro de Tráfego Centralizado reflete-se, principalmente, no aumento da tonelagem transportada no período 1974/1975.

QUADRO I
TRANSPORTE DE MINÉRIO DE FERRO - RFFSA
1974/1976

(1 000 t)

USUÁRIOS	1974	1975	1976 (*)
MBR	6 353,2	9 398,7	8 070,0
CSN	1 520,7	1 765,9	1 838,0
COSIPA	845,7	853,8	1 087,1
DOCAS DA GUANABARA	2 416,8	2 433,9	1 803,6
OUTROS	685,9	728,2	595,3
TOTAL	11 822,3	15 180,5	13 394,0

FONTE: Relatório da SPO-MT
(*) : até outubro

QUADRO II
TRANSPORTE DE MINÉRIO DE FERRO
EFVM
1974/1976

(1 000 t)

PRODUTO	1974	1975	1976 (*)
Minério de Ferro	55 992,8	58 231,4	48 426,9

FONTE: Relatório da SPO-MT
(*) : até outubro.- A previsão em setembro era de se alcançar 58,0 milhões de toneladas até o final do ano.

(c) Corredor de Santos

A principal função deste corredor é a de atender ao comércio com o exterior, notadamente quanto à importação. Os investimentos realizados pelos Governos Estadual e Federal têm conduzi-

do a um aumento, embora ainda pequeno, da participação do sistema ferroviário no transporte exigido por esse comércio, refletindo um aumento na eficiência e, portanto, na aceitação da modalidade ferroviária. É o que mostra o quadro seguinte:

QUADRO III
CORREDOR DE SANTOS, SEGUNDO OS FLUXOS DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO
Período: 1974/76

FLUXOS	ANOS	CARGA TRANSPORTADA SEGUNDO O MODO					
		FERROVIÁRIO		RODOVIÁRIO		TOTAL	
		10^6 t	% s/total do ano	10^6 t	% s/total do ano	10^6 t	% s/total do ano
EXPORTAÇÃO	1974	1,78	46,7	2,03	53,3	3,81	100,0
	1975	1,59	44,5	1,98	55,5	3,57	100,0
	1976(*)	1,43	45,7	1,70	54,3	3,13	100,0
IMPORTAÇÃO	1974	1,89	20,4	7,40	79,6	9,29	100,0
	1975	1,63	25,9	4,66	74,1	6,29	100,0
	1976(*)	1,76	26,0	5,01	74,0	6,77	100,0
TOTAL	1974	3,67	28,0	9,43	72,0	13,10	100,0
	1975	3,22	32,7	6,64	67,3	9,86	100,0
	1976(*)	3,19	32,2	6,71	67,8	9,90	100,0

FONTE: Relatório da SPO/MT
(*) : até outubro

(d) Corredor de Paranaguá

Este corredor, juntamente com o do Rio Grande, é o que apresenta os melhores resultados em termos de crescimento da produção exportável transportada por ferrovia. A construção das ligações ferroviárias Apucarama — Ponta Grossa e Engº Bley — Curitiba, acrescida do deslocamento de vagões graneleiros de outras re

giões para este corredor, possibilitaram um substancial aumento de capacidade do sistema ferroviário. Contudo, este aumento não refletiu, ainda, uma diminuição substancial da participação da modalidade rodoviária, principalmente devido ao contínuo aumento da produção agrícola exportada. Essa grande participação rodoviária, no entanto, traduzida na extensão e continuidade de filas de caminhões no Porto de Paranaguá, ao lado da de vagões, exige a implantação de um sistema operativo centralizado e unificado similar ao do Rio Grande, que otimize a utilização integrada das duas modalidades de transporte e da capacidade instalada disponível no Porto.

Deve ser realçado, por outro lado, o fato de que a troca dos trilhos da ligação Curitiba — Paranaguá, que se fez necessária em pleno transcorrer da safra agrícola, prejudicou o seu escoamento normal ao obstaculizar um melhor desempenho da modalidade ferroviária.

Este corredor apresenta, a curto prazo, substanciais perspectivas de incremento de tráfego, face à construção da Hidrelétrica de Itaipu e ao crescente aumento da produção agrícola do Estado. Pode-se,no entanto, antecipar que dois problemas restringirão uma maior operacionalidade deste corredor e uma natural maior utilização do sistema ferroviário, deixando os usuários na total dependência do sistema rodoviário, independentemente do seus custos mais altos. Relacionam-se eles com:

(1) ligação ferroviária Curitiba — Paranaguá, cuja utilização da capacidade encontra-se praticamente em seu limite máximo;

(2) ausência da coordenação e comando único por parte dos usuários de transporte, diminuindo com isso sensivelmente a rotatividade do armazenamento portuário e a capacidade de controle sobre a especulação dos preços de transporte rodoviário.

(e) Corredor do Rio Grande

Os investimentos efetuados neste corredor, acompa -

QUADRO IV

CORREDOR DE PARANAGUÁ

CARGAS TRANSPORTADAS , SEGUNDO OS FLUXOS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

1974-1976

FLUXOS	ANOS	CARGA TRANSPORTADA SEGUNDO O MODO					
		FERROVIÁRIO		RODOVIÁRIO		TOTAL	
		10^6t	% sobre o total do ano	10^6t	% sobre o total do ano	10^6t	% sobre o total do ano
EXPORTAÇÃO	1974	1,07	35,0	1,99	65,0	3,06	100,0
	1975	1,35	35,2	2,48	64,8	3,83	100,0
	1976(*)	1,81	39,6	2,76	60,4	4,57	100,0
IMPORTAÇÃO	1974	0,52	26,5	1,44	73,5	1,96	100,0
	1975	0,47	25,7	1,36	74,3	1,83	100,0
	1976(*)	0,43	23,6	1,39	76,4	1,82	100,0
TOTAL	1974	1,59	31,7	3,43	68,3	5,02	100,0
	1975	1,82	32,2	3,84	67,8	5,66	100,0
	1976(*)	2,24	35,0	4,15	65,0	6,39	100,0

FONTE: Ministério dos Transportes - SE

(*) : até outubro

COMPARATIVO ENTRE OS TRANSPORTES RODOVIÁRIO E FERROVIÁRIO DO TOTAL MOVIMENTADO PELO PORTO DE PARANAGUÁ

ANOS DE 1974 - 1975 E 1976

nhados por uma eficiente coordenação operacional, permitiram, em 1976, o escoamento normal da produção sem o aparecimento das filas de caminhões e vagões ferroviários, notando-se, por outro lado, ao longo do período 1973/1976 uma maior utilização do sistema hidro - viário, como mostra o quadro V. A armazenagem portuária operou, inclusive, com uma disponibilidade média de 30% (vide quadro VI), em face de um aproveitamento racional dos meios existentes, tornando possível pela unificação do sistema operacional no que diz respeito às solicitações e operações de atendimento dos usuários.

QUADRO V

ESCOAMENTO DA SAFRA PELO CORREDOR DE RIO GRANDE, POR MODO DE TRANSPORTE E SEGUNDO O PORTO DE DESTINO

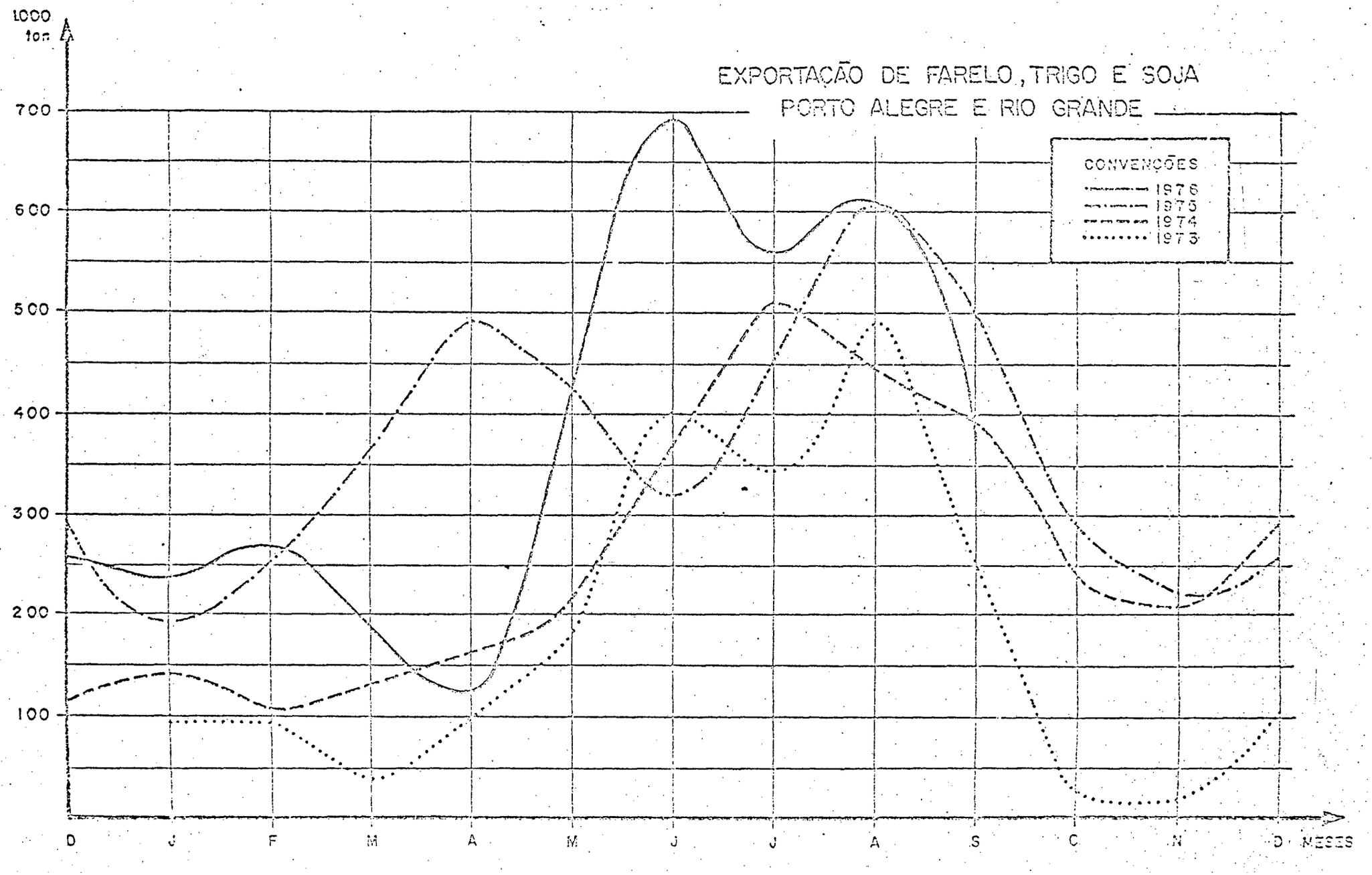
1973-1976

Em 1 000 t

MODO	1973		1974		1975		1976 (*)	
	R. Grande	P.Alegre	R.Grande	P.Alegre	R.Grande	P.Alegre	R.Grande	P.Alegre
RODOVIA	828,7	478,0	1 078,9	510,0	1 752,3	578,3	1 216,0	336,8
FERROVIA	663,2	91,0	818,4	215,9	2 224,8	133,4	697,1	153,6
HIDROVIA	222,2	-	350,3	1,6	590,6	-	604,8	1,7
TOTAL	1 714,1	569,0	2 247,6	727,5	4 567,7	711,7	2 517,9	492,1

FONTE: Ministério dos Transportes - SE

(*) : até agosto


1000 ton
EXPORTAÇÃO DE FARELO, TRIGO E SOJA
PORTO ALEGRE E RIO GRANDE
CONVENÇÕES
1976
1975
1974
1973
700
600
500
400
300
200
100
D
J
F
M
A
M
J
J
A
S
O
N
D
MESES

QUADRO VI

EVOLUÇÃO DOS ESTOQUES-ARMAZENAMENTO PORTUÁRIO - PORTO DO RIO GRANDE

1976

Armazéns, Silos e produtos	SITUAÇÃO (em 10^6 t)			
	Em 30 de julho		Em 31 de agosto	
	estoque existente	disponibilidade adicional	estoque existente	disponibilidade adicional
Cotrijuí				
soja	119,1	30,9	79,1	45,9
trigo	25,8	9,2	28,2	24,3
CESA				
soja	16,4	15,3	29,4	8,8
trigo	13,9	0	6,5	0
Outros Armazéns				
soja	21,0	39,0	40,3	19,7
trigo	31,4	15,6	42,1	4,9

FONTE: Ministério dos Transportes - SE

VII - CONCLUSÕES

O Programa de Corredores de Transportes, criado com o I PND, tinha como premissa básica a de concentrar os investimentos do setor de transportes em áreas com maior possibilidade de atendimento às necessidades geradas pela política de incentivo às exportações, então implementada.

Os resultados apresentados podem ser considerados, como satisfatórios, principalmente pelo transcorrer normal do escoamento das safras relativas aos anos de 1975 e 1976, apesar do crescente aumento anual da carga transportada.

O programa de investimentos em Corredores de Transportes, incluído no I Plano Nacional de Desenvolvimento, para execução no período 1972-1974, terá sua realização praticamente concluída com o término, no corrente ano, de alguns dos seus projetos componentes. Por outro lado, a execução do programa de investimentos previstos no II PND não vem atendendo às expectativas, possivelmente em decorrência dos problemas financeiros de que se vem ressentindo os setores rodoviário e ferroviário.

O constante aumento da carga exportável deverá encontrar como fator limitativo, nos próximos anos, a capacidade disponível do sistema de transporte. A realização de investimentos com objetivos operacionais, notadamente no Corredor do Rio Grande do Sul, tem permitido a utilização do mesmo quase no seu limite máximo. Espera-se que, para os próximos anos, com a não realização de suficientes investimentos ferroviários, o atendimento da expansão da produção agrícola venha a ser feito pelo setor rodoviário.

No que diz respeito ao Corredor do Rio Grande, deve ser enfatizado, particularmente, o entrosamento entre os setores público e privado, que se traduziu na concretização da unificação operacional do sistema, incluídos os usuários sob um comando centralizado. Essa centralização conduziu a um tranquilo escoamento da safra, com um eficaz aproveitamento das instalações portuárias e a

manutenção dos níveis dos fretes rodoviários, inclusive no período de maior demanda. Fato este já não observado nos demais corredores, onde não se implantou um tal entrosamento nos mesmos níveis e mol - des, particularmente pela não unificação do controle operacional a- glutinando os usuários.

A manutenção por parte do Governo da atual política de incentivos à exportação recomenda a continuidade da ênfase ao Programa de Corredores de Transportes. Contudo, para o seu desenvol vimento, nos próximos anos, numa dimensão compatível com essa polí tica, recursos adicionais serão necessários para a execução de in- vestimentos tanto no setor rodoviário como no ferroviário. O Corre dor de Paranaguá, afetado que foi pelo corte e/ou reescolamento das obras ferroviárias em sua área de influência, tem apresentado um desempenho ferroviário inferior ao rodoviário. É possível, in - clusive, que nos próximos anos, venham a surgir disfunções no sis- tema de transportes capazes de comprometer o correspondente progra ma de exportações deste corredor.

Ao extraordinário crescimento da fronteira agrícola do Estado do Paraná superpor-se-á a construção da Hidrelétrica de Itaipu, para gerar um fluxo de tráfego que deverá ultrapassar a a- tual capacidade do sistema de transportes. No que tange ao sistema rodoviário do Estado exigirá ele, especificamente, investimentos , tanto em reforço e substituição de pontes como de pavimentos, no trecho de Curitiba a Foz do Iguaçu. Estas obras, cujos inícios es tavam previstos para 1977, não deverão ser adiadas, exigindo prio- ridade no caso da insuficiência de recursos para cumprimento de to do o programa rodoviário do País.

Considera-se, pois, de suma importância a adoção de um esquema de providências que permita ao Sistema de Transportes a tender às solicitações da Política de Incentivos à Exportação.

Caberá, no entanto, nova análise cuidadosa de todo o Programa de Corredores, visando a avaliar seu grau de adequação, diante das prioridades do atual programa de investimentos do Gover no e das solicitações, em termos de serviços de transportes, que

devem ser esperadas dos setores produtivos para os próximos anos , notadamente no que diz respeito ao crescimento das exportações.

Nesse sentido, poderiam ser sugeridas como providências a serem analisadas:

(1) seleção de obras no sistema de transportes, nos diversos corredores, de maneira a possibilitar uma expansão mínima necessária da infra-estrutura existente.

(2) criação de uma Comissão Nacional de Corredores de Transportes, com a participação de diversos ministérios e da iniciativa privada, sob a premissa básica de envolver o sistema privado na viabilização de cada corredor, com o objetivo de acompanhar a execução do programa de investimentos de cada um e de supervisionar a prestação dos serviços de transportes numa forma a maximizar o uso da capacidade instalada, em alguns casos incrementada, extendendo aos demais, corredores a experiência do Corredor do Rio Grande;

(3) avaliar conveniência e viabilidade de serem implementadas, no que diz respeito a cada corredor, as recomendações de medidas constantes dos planos operacionais de transportes elaborados pelo GEIPOT, para um conjunto de produtos que respondem por 80% da carga movimentada no Pais; essa avaliação é imprescindível diante do fato de que as recomendações constantes de cada plano operacional se orientam para o transporte de um dado produto (e seus derivados), devendo afetar específicos segmentos dos corredores de transporte, não ficando determinados, em cada plano, as repercursões de cada recomendação sobre o transporte de outros produtos nem os efeitos resultantes da superposição das recomendações (e essa determinação é objeto da segunda fase dos estudos do GEIPOT, ora em desenvolvimento).