

## **INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES**

O Brasil tem condições estruturais para reingressar numa trajetória sustentada de crescimento acelerado. Somos um país continental com recursos minerais abundantes, extenso território agricultável, um parque energético amplo e com grande potencial, bem como com um sistema de transportes e de comunicações, que ajustados serão capazes de responder aos requerimentos de um processo de crescimento acelerado.

Nossas universidades produzem uma elite intelectual que pesquisa, desenvolve e produz tecnologias reconhecidas internacionalmente, conforme se verifica quando se conta o número de pesquisadores brasileiros que trabalham no exterior, para as grandes empresas multinacionais. É preciso mudar a dinâmica da economia e das políticas públicas brasileiras abrindo espaços de trabalho e de crescimento, que permitam a volta desses brasileiros, para que eles produzam aqui tecnologias para nossas empresas, permitindo-nos enfrentar, soberanamente, os desafios da internacionalização e da dita globalização econômica, escapando da sina de permanecermos como mero espaço territorial de operação da atual lógica de acumulação do capital internacional. Necessitamos de privilegiar o capital nacional.

O nosso parque industrial é amplo, complexo e diversificado e contamos com uma força de trabalho eficiente e criativa, capaz de adequar-se prontamente aos requisitos do progresso técnico internacional. Os nossos sistemas empresariais públicos e privados, embora utilizados para a construção de um modelo concentrador de renda, foram historicamente voltados para o crescimento econômico e a modernização produtiva.

O nosso mercado interno tem proporções significativas, proporcionando economias de escala e fontes de dinamismo para um intenso e prolongado ciclo de investimentos. O desenvolvimento desse mercado exige crescimento e estabilidade macroeconômica com desconcentração da renda nacional, e estes pressupostos somente serão atingidos com um Estado organizado e com ampla participação social. Um Estado eficiente deve ser capaz de articular interesses de variados segmentos sociais - trabalhadores, empresários, agricultores, professores e estudantes, aposentados, micro, pequenos, médios e grandes empresários - para construir um Brasil para todos.

O Brasil tem conseguido manter-se no mesmo patamar de competitividade de economias mais desenvolvidas. Mas necessitamos de mais. Precisamos reverter e resolver vários problemas, dentre os quais destaca-se: a eliminação da miséria, através de uma melhor distribuição da riqueza nacional, limitando sua drenagem para as economias desenvolvidas. Mas para isso, é necessária a construção de um projeto nacional, elaborado, entendido e aprovado pela ampla maioria da sociedade brasileira.

Com objetivos nacionais claros, consolidados no seio de nosso povo, poderemos nos abrir a competição internacional de forma estratégica, sem sermos conduzidos pelo movimento da dita globalização. A partir de um verdadeiro projeto de nação, nós conseguiremos nos manter como um Brasil integrado, tendo na nossa diversidade regional, nas nossas riquezas por explorar e potencializar e, principalmente, na nossa

multiplicidade cultural (que possui características ímpares no mundo atual - somos um povo democrático e solidário) a possibilidade de construir um movimento sinérgico que gerará um novo ciclo virtuoso de desenvolvimento econômico e crescimento do emprego. Mais do que isto, poderemos cumprir nosso destino manifesto de sermos o núcleo geo-histórico de um Megaestado em formação: a América do Sul.

Os investimentos em infra-estrutura física, abrangendo transportes, energia e comunicações são elementos fundamentais de uma política de Estado, que pretenda uma ordem econômica voltada tanto para o projeto de integração continental perseguido como para a melhoria das condições de vida de todos os brasileiros.

Os investimentos em infra-estrutura não geram produtos, geram a própria produtividade.

Os transportes abrem novos mercados para os produtores ao transferir a oferta para a demanda, permitem maior escala de produção, resultando em menores custos e maiores lucros e novos espaços para o crescimento econômico. No caso brasileiro, a reestruturação da matriz de transportes possibilitará o aumento da renda disponível para os trabalhadores, resultante da diminuição dos custos de transporte na formação do preço da cesta básica. Minimizará o chamado custo Brasil.

Da mesma forma o reforço da matriz energética aumenta a produtividade industrial e agrícola de várias maneiras, em especial, pela possibilidade de se utilizar novos processos de produção.

As redes de comunicação, ao estenderem-se, possibilitam a disseminação espacial de novas tecnologias e conseqüentemente se transformam nos reais condutores da produtividade.

Nos próximos anos, o Brasil necessitará investir vários bilhões de dólares na construção de ferrovias e rodovias, centrais hidroelétricas, obras hidráulicas, infra-estrutura urbana e redes de comunicações, se quiser escapar do círculo vicioso do subdesenvolvimento, do qual é vítima.

É preciso investir em obras de transporte, que tragam aos centros urbanos os produtos agrícolas e as matérias primas industriais aos menores custos; em energia, de forma a garantir o seu acesso aos que querem produzir e a todos os brasileiros que dela necessitem para, finalmente, ingressar no século XXI; e, finalmente, em comunicações, de forma a integrar definitivamente nosso espaço nacional.

Infra-estrutura num país continental como o Brasil sempre estará voltada para atender a pelo menos um entre três objetivos: integração/formação de mercados, indução ao desenvolvimento e irrigação econômica. O que se propõe é que se coloque a partir de uma nova proposta sempre estes três objetivos, porém submetidos a uma nova visão, que privilegie a integração física maior do continente sul-americano como também mais justiça social.

Falar em infra-estrutura é falar em modificar a natureza, é criar uma nova natureza a serviço do homem. E isto está sempre vinculado ao sonho, e este sonho a uma idéia, e esta ao projeto.

É sobre estes sonhos e estes projetos que vamos falar.

## **I - Princípios Gerais para um Programa de Infraestrutura**

A nossa concepção de infra-estrutura pressupõe a integração nacional por uma rede de facilidades que dê a cada cidadão a certeza da mobilidade, da transformação produtiva e da capacidade criativa, dentro de uma concepção que preserve a identidade nacional.

Não há condição, no mundo moderno, de países continentais sobreviverem sem assumir sua própria identidade, e isto só é possível se possuírem suas próprias redes de transportes, de energia e de comunicações e se estas redes estiverem submetidas ao interesse de sua população.

Um programa para o setor tem de priorizar a integração territorial, dentro da concepção de que é a partir do contínuo espacial que se constrói a identidade nacional. Este programa tem ainda que induzir ao desenvolvimento, já que a infra-estrutura é o elemento primeiro e articulador do processo de geração de riqueza. Finalmente, tem de irrigar os espaços congestionados com saídas e canais que possibilitem o livre fluir de mercadorias, permitindo a circulação de bens e serviços e, conseqüentemente, atender as exigências de consumo dos seus cidadãos.

Muitos poucos países dispõem da extensão e potencialidade territorial, econômica e populacional brasileira. Poucos possuem uma coesão cultural, social, histórica e de solidariedade humana como nós. Somos um país raro, um dos últimos países que podem obter uma inserção soberana no atual cenário internacional e que pode ajudar outros países a também tê-la. Haveremos de usar esta oportunidade histórica para nos afirmarmos, definitivamente, como a grande nação que somos.

A criação, desenvolvimento e fortalecimento de um grande e integrado mercado interno, reunindo todos os brasileiros, garantindo condições dignas de vida em um Brasil indivisível será a maior herança que podemos deixar para os nossos filhos.

## **II - Uma nova Matriz de Transportes**

### **II.1 - O Valor Estratégico dos Transportes**

No Brasil, e em qualquer lugar do mundo, a atividade de transportes constitui-se em serviço de utilidade pública, concedida pelo Estado. A atuação da empresa privada deve ser coordenada pelo setor público.

A demanda por transportes em nosso país tem como seus maiores fatores explicativos a expansão da fronteira agrícola e a localização regional da moderna produção industrial. A tabela abaixo relaciona a evolução dos transportes de carga e os principais agregados reais da economia brasileira, demonstrando que a necessidade da produção de transportes tem superado as taxas de crescimento da produção em geral.

**Tabela I**

**Evolução da demanda de transportes de cargas e dos principais agregados reais**

Anos Selecionados	Cargas em Bilhões de TKU	Cargas	Produto Real Total 1970= 100%	Produto Real Agropecuário 1970= 100%	Produto Real Industrial 1970= 100%
1970	132,2	100,0	100,0	100,0	100,0
1974	209,6	158,6	155,1	129,8	160,6
1978	299,0	226,2	199,2	152,4	213,1
1982	353,1	267,1	225,7	176,3	232,5
1985	425,2	321,6	247,4	206,4	250,3
1988	532,9	403,1	284,5	246,0	285,0
1991	593,3	448,8	288,1	252,7	289,4

Fontes: Anuário Estatístico dos Transportes - Geipot (anuários de 1974 a 1985); Metodologia e Tabelas Estatísticas das Contas Nacionais - Ibpe/FGV (1987) e Geipot. Devido as constantes alterações das estimativas de TKU, adotou-se como definitivas as do último anuário (1992/1993)

O fator com maior poder explicativo para este comportamento está relacionado ao crescimento da distância média de transporte que evoluiu de 267 km em 1970 para uma distância média estimada em 612 km em 2004. A distribuição geográfica das necessidades de transportes está mais concentrada na região Sudeste, responsável por mais de 50% do total brasileiro.

Quando analisamos o setor a partir das modalidades verificamos:

- a) o núcleo de maior dinamismo do setor encontra-se nas empresas de transportes rodoviários. Esta predominância deve-se ao fato de que este modal possui maior flexibilidade operacional, espacial e de nível de serviço, bem como à maior agressividade de seus operadores. Nos transportes urbanos de passageiros o modal rodoviário também é dominante, cabendo destacar a importância crescente, em algumas regiões metropolitanas, do transporte sobre trilhos;
- b) o transporte ferroviário responde principalmente pelos fluxos de minerais na Região Norte, de produtos minerais e matérias primas industriais na Região Sudeste, de grãos nas regiões Sul e parte da Região Centro-Oeste e combustíveis na Região Nordeste.
- c) o transporte hidroviário tem se apresentado pouco competitivo. Na navegação internacional cada vez é menos significativa a bandeira brasileira, acarretando maior dispêndio de divisas para pagamento dos fretes de nosso comércio exterior. A navegação interior apresenta importância apenas na Região Norte, tendo pequena participação relativa nas demais regiões devido a rigidez operacional e/ou baixa adequação geo -

econômica (ressalve-se a importância crescente da Hidrovia Tietê-Paraná). Já a navegação de cabotagem se ocupa essencialmente de granéis líquidos e sólidos;

- d) o transporte aéreo se dedica a passageiros e a carga de alto valor agregado e pequeno volume;
- e) o transporte dutoviário é pouco relevante movimentando combustíveis e minérios.

**Tabela II**  
**Evolução do Transporte de Cargas por Modalidade**

**Bilhões de**  
**TKU**

Anos	Modalidades					
	Aéreo	Ferroviário	Aquaviário	Rodoviário	Dutoviário	Total
1969	0.2	25.0	22.7	72.8	nd	120.7
1972	0.3	33.3	21.8	98.1	nd	153.5
1975	0.5	58.9	31.7	132.1	6.9	230.2
1978	0.8	64.0	41.4	181.5	11.3	299.0
1981	1.1	79.4	42.4	204.7	11.1	338.7
1984	1.2	92.4	63.8	219.1	15.1	391.5
1987	1.5	120.0	90.5	310.6	19.7	532.9
1990	1.8	120.3	102.6	313.2	20.9	558.8

Fonte: Anuário Estatístico do Geipot (1992/1993)

**Tabela III**  
**Produção de Transporte - 1999**

(valores em bilhões)

Modalidade	Carga		Passageiros	
	ton. X km	%	Pass. X km	%
Aérea	8.2*	1.4	29.7	4.9
Ferroviária	116.5	20.1	10.7	1.8
Metroviária	-	-	4.4	0.7
Rodoviária	316.7	54.6	561.0	92.6
Aquaviária	120.9*	20.8	...	...
Dutoviária	18.1	3.1	-	-
<b>Total</b>	<b>580.4</b>	<b>100.0</b>	<b>605.8</b>	<b>100.0</b>

(\*) Valor estimado incorporando transporte internacional

Os transportes constituem fator importantíssimo para o sucesso de programas sociais e econômicos. Uma política de transportes em um país, com as dimensões do Brasil, tem que obrigatoriamente buscar três ações, quais sejam:

- a) induzir o desenvolvimento;
- b) integrar os mercados;
- c) irrigar economicamente os espaços.

A atividade de indução ao desenvolvimento pressupõe o estabelecimento de uma estrutura viária de acesso a um espaço geográfico, colocando-a como instrumento de exploração e de ocupação desse território. A atividade de integração de mercados pressupõe a ligação viária entre mercados já existentes, de forma a permitir o fluxo de pessoas, bens e mercadorias, dando valor comercial aos excessos de produção existentes em cada mercado. A atividade de irrigação econômica pressupõe a construção de uma nova passagem viária em área de fluxo saturado ou superar o engarrafamento de canais sobre ocupados.

Os transportes realizam também os seguintes papéis: reduzem os custos de produção e circulação, dinamizando a economia; ampliam as possibilidades de abastecimento interno; ampliam as possibilidades de consumo de produtos e serviços; promovem acesso a bens e serviços.

A ação em infra-estrutura de transportes constitui-se de três fases bem caracterizadas:

- a) Construção ou Ampliação: pressupõe necessariamente o atendimento de objetivos econômicos ou estratégicos. A relação de benefícios, claramente, explicitados e mensurados deve ser superiores aos custos envolvidos no projeto. Por outro lado, a definição dos objetivos estratégicos requer uma ação de suporte da sociedade, fruto de um

consenso social, para que a necessidade de se incorrer nos custos programados no projeto seja entendida e aceita por toda a população;

b) Conservação ou Manutenção: tem caráter permanente e visa assegurar sua vida útil, conforme o projeto original;

c) Restauração: visa preparar o elemento viário para um novo período de vida útil.

Evidentemente, qualquer interrupção nas atividades de conservação reduz dramaticamente a vida útil, antecipando a necessidade de restauração. Por sua vez se a restauração deixa de ser executada na época oportuna, rapidamente será necessário recuperar ou reconstruir a infra-estrutura por completo, gerando maiores custos do que se o trabalho de prevenção tivesse sido realizado. Esta, infelizmente, é a realidade que iremos herdar do atual governo.

Transportes devem ser pensados dentro do conceito de capital social básico, isto é, aquelas atividades de apoio sem as quais os setores de produção primário, secundário e terciário não conseguem funcionar. Os resultados macroeconômico e setorial decorrente de sua deficiência são fartamente conhecidos. Sua oferta precária, tanto em quantidade como em qualidade, contribui para a elevação dos custos de produção das empresas, alimentando a inflação e comprometendo a competitividade dos produtos em outros mercados.

O setor demanda fortemente a indústria (construção civil, metal-mecânica, eletro-eletrônica, etc) tanto durante sua implantação, quanto na sua operação e gerenciamento. Seus projetos são intensivos em capital -embora gerem grande quantidade de empregos com baixa qualificação-, modificam o meio ambiente e apresentam longo período de maturação. O planejamento de qualquer empreendimento deve ser exaustivo e definidor, para que as várias condicionantes que cercam o projeto não se exacerbem a ponto de criar graves distorções na sua real concepção.

Para os projetos de transporte a questão do financiamento é fundamental. A situação desejável seria de que os usuários arcassem com todos os custos de investimentos, de manutenção e de operação, cobrando-se aos poderes concedentes e aos operadores eficácia e eficiência na prestação dos serviços. Entretanto, tal situação não é usual, o que conduz ao fato de que é o Estado, na maioria das vezes, que realiza a intermediação através de uma política de subsídio explícito(direto) ou implícito(cruzado). O sucesso de uma política de transportes reside nessa intermediação e de como ela é feita.

Os princípios básicos de intermediação do estado devem garantir:

- i)- aproveitamento da capacidade ociosa existente;
- ii)- política tarifária no sentido de que a tarifa reflita o custo do serviço utilizado;

iii)- suprimento de recursos para a execução de intervenção garantidora do crescimento do setor e do desenvolvimento econômico e social do país.

A disponibilidade de novos recursos permitirá a execução de um programa de obras compatível com as necessidades de um novo ciclo virtuoso de crescimento econômico, assegurando maior economia e racionalidade nos dispêndios públicos. Nessas condições se poderá voltar a trabalhar no sentido de se utilizar em toda sua extensão cada modalidade de transporte, integrando-os e deles retirando todas as vantagens econômicas para o pleno desenvolvimento do Brasil.

O quadro a seguir apresenta, a partir de dados internacionais, os custos associados a diferentes modais

**Tabela IV**  
**Custos Comparativos entre Modais de Transporte**

Modal	US\$ centavos/ ton.km
Aéreo	14.0
Rodoviário	4.0 - 5.0
Ferroviário	0.3 - 1.0
Dutoviário	0.1 - 0.3
Balsa e Rebocador	0.12 - 0.18
Cargueiro	0.06 - 0.24
Navio Graneleiro	0.02 - 0.04

Estes dados, quando confrontados com a situação atual (Tabelas II e III), demonstram a necessidade imediata de implantação de uma concepção nova que modifique o quadro existente, objetivando dotar o Brasil de uma infra-estrutura de transporte menos onerosa para o país.

Para tanto deve-se procurar reorientar a produção de transporte no Brasil para que a matriz de intermodalidade se aproxime das hoje existentes em países como os Estados Unidos e a Argentina. Assim, deve-se, no longo prazo, ter as cargas no país 35% transportadas pelo modo ferroviário, 20% pelo rodoviário, 40% pelo aquaviário e 5% pelo dutoviário. Dessa maneira, ênfase crescente deverá ser dada aos modos ferroviários e aquaviários de carga.

A discrepância existente hoje em relação a este objetivo atinge mais diretamente a atividade agrícola. O produto agrícola brasileiro está sendo onerado em relação aos de origem dos EUA e da Argentina (que trafegam em uma situação de transporte com a intermodalidade proposta) em cerca de 40% por tonelada, o que afeta negativamente tanto a renda do produtor brasileiro, quanto a dos consumidores, principalmente os de menor renda.



Os pontos aqui abordados se contrapõe ao que vem sendo praticado no Brasil. Nos últimos quinze anos a política de transportes e a ação do Estado têm sido profundamente afetadas pelo quadro econômico. A predominância das doutrinas neoliberais, que estimulam a ação individualista e microeconômica, tem retirado do planejamento seu verdadeiro papel e, assim, contribuído para desorganizar qualquer ação no setor.

É fundamental o estabelecimento de um planejamento para o setor que conduza a decisão dos investimentos que envolvam recursos públicos, inclusive poupança compulsória alocada às agências federais de financiamento, a um prévio e criterioso estudo de viabilidade técnico-econômico do empreendimento e de seus efeitos sobre a economia, e que garantam a redução dos custos e a melhor execução das obras.

## **II .2 - Os Espaços Viários Continentais e Territoriais**

O Brasil está inserido no continente sul-americano - o qual, segundo uma ótica viária, ou seja exclusiva de transportes- é composto de seis grandes espaços de tráfego, basicamente determinados pelas suas características físico-geográficas:

- 1- Litoral Atlântico;
- 2- Planalto Brasileiro;
- 3- Planície Amazônica;
- 4- Bacia do Prata;
- 5- Cordilheira Andina;
- 6- Litoral do Pacífico.

O Brasil apresenta controle absoluto sobre os dois primeiros, participando de forma marcante da gestão condominial da Bacia do Prata e da Planície Amazônica, estando aberta a possibilidade de utilização dos demais, enquanto espaço de tráfego, graças a interesses econômico-estratégicos dos países vizinhos que também aspiram um estreitamento de relações com nosso país e a conseqüente criação do ALCSA.

A nossa história da ocupação e colonização teve no Oceano Atlântico seu elemento integrador. A colonização portuguesa privilegiou o estabelecimento de pontos de conexão ao longo de nosso litoral, a partir dos quais se organizou a exploração e ocupação do interior do continente. Não havia, e nem era interesse que houvesse, qualquer preocupação com a integração entre núcleos urbanos e/ou econômicos situados ao longo de nosso litoral ou entre nosso interior: as ligações Norte-Sul nunca foram consideradas ou estimuladas, pois se tratava de articular a exportação para fora, para a Europa (metrópole na época) de nossas riquezas. Toda a infra-estrutura viária e de comunicações foi, e está, predominantemente, até hoje, articulada a partir dos portos, para a exportação. Toda a comunicação entre regiões se fazia unicamente através do mar, ou, em menor escala, das bacias hidrográficas interiores.

A construção de Brasília procurou mudar este eixo. Pretendeu-se instalar um pólo irradiador de vias de conexão territorial por dentro do continente, possibilitando uma alternativa a esta submissão absoluta ao transporte pela via marítima, a qual se

mostrou extremamente frágil durante a II Guerra Mundial (torpedeamento de navios na costa nordestina).

Pretendia-se mais do que isso. A partir das possibilidades abertas com o ciclo de investimentos indutivos à industrialização, representadas pelo segundo Governo Vargas, havia necessidade de ampliar a dinâmica econômica do eixo Sul-Sudeste, envolvendo as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Brasília encontra-se no centro geográfico do país, a partir do qual se acessam as três principais bacias hidrográficas brasileiras: do Paraná/Prata, do São Francisco e Amazônica (Tocantins/Araguaia). Infelizmente, a necessidade de compatibilizar uma rápida industrialização (na qual o nascente complexo metal-mecânico tinha atenções preferenciais) e a integração acelerada do interior do país, somente pode ocorrer através do estímulo ao às rodovias e da concentração espacial e funcional da renda, principalmente em benefício das regiões Sudeste e Sul.

Um novo ciclo de desenvolvimento, que pretenda superar as deficiências de nosso modelo, deve enfrentar o desafio de integrar plenamente todas as regiões, reconstituindo nossa matriz de transportes, de modo a estabelecer vias de comunicação adequadas a integração desse arquipélago de espaços geográficos diferenciados chamado Brasil. Deve ir mais além, propondo a integração física de todos os espaços da América do Sul.

Aproveitar a multiplicidade de nossas vias naturais, representadas pelo extenso litoral e bacias interiores, integrando-as através de modais de maior capacidade - navegação de cabotagem e fluvial, ferrovias - bem como buscar a integração entre os espaços de tráfego condominiais de que participamos e dos outros que atendam a interesses estratégicos mútuos -nossos e de nações vizinhas - é a tarefa necessária se quisermos obter e garantir o máximo de produtividade e rentabilidade em nosso desenvolvimento interno e comércio exterior.

Para tanto, é de fundamental importância entender que o planejamento da matriz de transportes é o principal instrumento de superação de nossas deficiências. Com a ausência de um planejamento para infra-estrutura e, em especial, para o setor de transportes, que defina programas e projetos de curto, médio e longo prazo, os imediatismos do mercado seguirão reproduzindo, ano a ano, os erros do passado e agravando o quadro já existente.

### **II .3- Principais Eixos Viários**

O Brasil está dividido em cinco regiões, que possuem características geofísicas, econômicas, sociais e culturais razoavelmente homogêneas. A articulação inter-regiões é bastante deficiente, estando centrada basicamente no modal rodoviário, nas poucas e grandes rodovias troncais federais. A articulação entre as regiões se organizou no entorno dos antigos caminhos do Brasil colônia, ou se preferirmos, reestruturaram-se as vias de circulação de modo a facilitar a drenagem da produção econômica em direção aos portos, ao comércio exterior. A circulação interior é praticamente inexistente, sendo

que dados do Governo Federal apontam que mais de 50 % da circulação de cargas situa-se na Região Sudeste.

O quadro a seguir apresenta a participação das regiões na distribuição dos fatores econômicos:

Discriminação	Área Territorial (mil km <sup>2</sup> )	População 1991 (milhões)	PIB-1991 (US\$bilhões)	Densidade Demográfica (Hab/km <sup>2</sup> )	PIB/Hab-1989 (US\$ mil)
Sul	576	22,2	66,5	38,4	3.000
Sudeste	924	62,2	218,0	67,2	3.510
Nordeste	1.556	42,2	50,5	27,2	1.200
Centro-Oeste	1.882	11,0	27,4	5,9	2.480
Norte	3.574	9,4	15,4	2,6	1.640
Total	8.512	147,0	377,8	17,2	2.570

Estes dados demonstram que a divisão geográfica de natureza regional tem uma clara e perfeita contrapartida quando justaposta ao conceito de mercados. Daí a importância que ainda existe na função integradora de regiões da atividade de transportes no Brasil.

A integração regional é a primeira prioridade de um plano de governo na área de transportes. A recuperação da malha viária existente sempre reflete a importância do setor de transporte para o processo de desenvolvimento.

### II.3.1 - A integração de mercados

O último Plano Viário Nacional foi elaborado em 1973, necessitando de ser totalmente revisto através de um amplo processo participativo envolvendo toda a sociedade brasileira. Apesar disso, é necessário apresentar ao país um conjunto de projetos estruturais a serem realizados nos quatro anos de governo, e que são imprescindíveis para a implementação das reformas que propomos e para organização e constituição de um mercado interno de consumo.

Como suporte para o macro-planejamento deste programa de transportes adotamos o conceito de corredores de integração.

Corredores de integração é todo um complexo de facilidades que tem início em um eixo de transportes, mas, que acrescenta a esse elemento de estruturação outros insumos à atividade econômica, tais como estradas alimentadoras, terminais e pátios intermodais, armazenagem a nível de propriedade, terminais portuários especializados, etc.

Estes corredores de integração objetivam interligar os macromercados delimitados pelas regiões constantes da tabela acima.

São os seguintes corredores de integração a serem priorizados:

- corredor Sul/Sudeste, a ser recuperado e reestruturado;
- corredor Sudeste/Nordeste, a ser recuperado e reestruturado;
- corredor Centro-Oeste/Sul, a ser construído;
- corredor Centro-Oeste/Sudeste, a ser recuperado e reestruturado;
- corredor Centro-Oeste/Norte, a ser construído;
- corredor Nordeste/Norte, a ser construído;
- corredor Nordeste/Centro-Oeste, a ser recuperado, reestruturado e ampliado;

Dois desses corredores passam pelo Planalto Brasileiro (Sul/Sudeste, Sudeste/Nordeste), três se materializam também pelo Litoral Atlântico (Sul/Sudeste, Sudeste/Nordeste, Nordeste/Norte), outros três envolvem a ligação dos espaços de tráfego da Bacia do Prata e do Planalto Brasileiro (Centro-Oeste/Nordeste e Centro-Oeste/Sul), outro a ligação dos espaços de tráfego da Bacia Amazônica e a Bacia do Prata (Centro-Oeste/Norte) e, finalmente, a ligação da Bacia Amazônica e o Planalto Brasileiro (Nordeste/Norte).

A partir de várias alternativas estudadas, optou-se pelas seguintes ações:

A- No espaço de tráfego do Planalto Brasileiro (Sul/Sudeste e Sudeste/Nordeste):

A.1 - Ligação Sul/Sudeste

A.1.1- Duplicação das rodovias que ligam Porto Alegre-Florianópolis-Itajaí-Joinville-Curitiba-São Paulo;

A.1.2- Reparcelhamento do Sistema ferroviário que interliga a região Sul à Sudeste, em especial o corredor São Paulo-Curitiba-Porto Alegre-Uruguaiana, inclusive o trecho Fepasa;

A.2 - Ligação Sudeste/Nordeste

A.2.1 - Restauração da BR-116;

A.2.2 - Reparcelhamento do trecho ferroviário Salvador-Belo Horizonte e do ramal Corinto-Pirapora;

A.2.3 - Restauração da navegabilidade no Rio São Francisco, entre Pirapora e Juazeiro/Petrolina;

B- No espaço de tráfego do Litoral Atlântico (Norte/Nordeste, Nordeste/Sudeste, Sudeste/Sul)

B.1 - Atuação na melhoria dos seguintes portos: Vila do Conde, Itaqui, Fortaleza, Cabedelo, Suape, Aratu, Sepetiba, Santos, São Francisco do Sul, Itajaí e Rio Grande, vocacionando-os também para a cabotagem. A questão portuária terá solução prioritária, uma vez que a nova Lei dos Portos adicionou problemas sem resolver os existentes. Entendemos que, além das ações visando fortalecer e recapacitar as Companhias Docas, bem como eliminar a excessiva intermediação existente na atividade

portuária, deverá ser estudada a especialização de alguns portos, tornando-os cativos de determinados fluxos de mercadorias, o que resultará em maior racionalização tanto na sua operação, quanto no seu projetamento, incentivando a intermodalidade;

B.2 - Reaparelhamento dos meios flutuantes da navegação de cabotagem. Entendemos ser fundamental o reequacionamento do transporte naval, remodelando a concepção de embarcações e padronizando-as para a prestação de serviços de cabotagem.

B.3 - Recuperar o Lloyd Brasileiro de sua insolvência gerencial e da decorrente crise financeira, especializando-o para a cabotagem. O estreitamento de relações entre o Lloyd e as operadoras resultantes da antiga RFFSA é fundamental para viabilizar essas empresas como eficientes operadoras de transporte intermodal.

#### C- Na ligação dos espaços de tráfego da Bacia do Prata e do Planalto Brasileiro

##### C-1 - Ligação Centro-Oeste/Nordeste

C.1.1 - Restauração da BR-020 (Brasília/Fortaleza) e da BR-242 (Brasília/Salvador);

C.1.2 - Continuidade da expansão da Ferrovia Norte/Sul

##### C-2 - Ligação Centro-Oeste/Sul

C.2.1 - Ampliação da Ferro-Oeste, em construção pelo Governo do Estado do Paraná, através da interligação Cascavel-Maracaju e do reaparelhamento da interligação Maracaju-Campo Grande.

##### C-3 - Ligação Centro-Oeste/Sudeste

C.3.1 - Continuidade da construção da Ferro-Norte, interligando Santa Fé do Sul-Cuiabá;

C.3.2 - Reaparelhamento da Ferrovia Bauru-Campo Grande

#### D- Na ligação dos espaços de tráfego da Bacia do Prata e da Bacia Amazônica

##### D.1 - Ligação Centro-Oeste/Norte

D.1.1 - Restauração e pavimentação das BR-070, 158 e PA-150, ligando Cuiabá-Barra do Garças-Belém;

D.1.2 - Restauração e pavimentação da BR-364, ligando Cruzeiro do Sul-Rio Branco-Porto Velho-Cuiabá;

D.1.3 - Restauração e pavimentação da BR-163, ligando Sinop-Cuiabá-Campo Grande;

D.1.4 - Restauração da BR-318, ligando Manaus a Porto Velho.

#### E- Na ligação dos espaços de tráfego da Bacia Amazônica e do Planalto Brasileiro

## E.1 - Ligação Nordeste/Norte

E.1.1 - Implantação da Ferrovia Imperatriz/Balsas/Petrolina-Juazeiro/Salgueiro e recuperação do trecho Salgueiro-Suape. Esta ferrovia possibilitará a integração transversal de toda a zona de expansão da fronteira agrícola dos cerrados do Norte, do Nordeste e Centro-Oeste (sul do Pará, Maranhão, Piauí e Ceará, norte do Tocantins, oeste da Bahia, norte de Minas-atraves dos projetos A.2.2 e A.2.3, acima) possibilitando o reforço das rotas de abastecimento de produtos agrícolas para as populações das Regiões Nordeste e Norte do Brasil. Além disso, serão construídos portos para realizar a interligação entre essa ferrovia e a de Carajás com a Hidrovia do Araguaia-Tocantins

## II.3.2 - Irrigação Econômica

A questão da irrigação econômica é uma questão central para a resolução da matriz de transportes, sendo que suas ações prioritárias localizam-se na região Sudeste, responsável por mais de 50% da produção de transportes no Brasil.

A delimitação geográfica compreendida pelo Polígono São Paulo-Rio-Belo Horizonte-Brasília demanda como prioritárias as seguintes ações:

### A- Recuperação da Ferrovias

A.1- Rio-São Paulo;

A.2- Rio-Belo Horizonte;

A.3- Campinas-Triângulo Mineiro-Brasília

### B- Recuperação e duplicação dos seguintes trechos rodoviários

B.1- Rio-São Paulo (interligação com o trecho duplicado São Paulo-Queluz);

B.2- São Paulo-Belo Horizonte

B.3-Belo Horizonte-Juiz de Fora-Rio

Entende-se que estas ações de integração estejam acompanhadas de outros investimentos tais como estradas alimentadoras, terminais e pátios intermodais, armazenagem a nível de propriedade, terminais portuários especializados, etc. A intervenção governamental nestas ações poderá vir a contar com expressiva participação do setor privado como investidor direto e/ou na montagem de esquemas de financiamento que as viabilizem.

Uma questão a ser resolvida é a integração de um dos vértices desse Polígono à malha viária internacional. Dadas as condições estabelecidas na concepção que conduziu a este planejamento, o complexo portuário Rio de Janeiro/Sepetiba se configura como a melhor solução, na medida que pode se apropriar de uma importante área geográfica, compreendida pelas Baixada Fluminense e de Sepetiba, para a instalação de áreas alfandegadas de armazenagem, serviços de enchimento de

containeres e pré-despacho. Desta forma, serão reaparelhados os portos do Rio de Janeiro e de Sepetiba e recuperadas as vias de interconexão entre eles, os "portos secos" e os corredores de transporte descritos acima.

### **II.3.3 - Indução ao desenvolvimento**

Três regiões são prioritárias para ações de indução ao desenvolvimento no setor de transportes: Centro-Oeste, Norte e Nordeste, todas elas podendo ser consideradas regiões de fronteira. As obras mais significativas para uma efetiva ação em curto prazo são:

#### **A- Região Centro-Oeste:**

- a.1- recuperação e pavimentação do trecho da BR-158 entre Barra do Garças e Brasília;
- a.2- recuperação do trecho ferroviário Campo Grande-Corumbá

#### **B- Região Norte:**

- b.1- Implantação e consolidação da Hidrovia Araguaia-Tocantins e de suas interligações com a E.F. Carajás, com o trecho existente da Ferrovia Norte-Sul e com o trecho ferroviário Norte/Nordeste a ser construído (Imperatriz-Suape, item II.3.1/E.1.1 acima)
- b.2- recuperação da BR-230, entre Itaituba e Marabá;
- b.3- recuperação da BR-163, entre Sinop e Itaituba;
- b.4- recuperação dos trechos navegáveis dos rios da Bacia Amazônica: rios Juruá (Cruzeiro do Sul-Eirunepé-Rio Solimões), Purus (Rio Branco-Lábrea-Rio Solimões), Japurá, Madeira (Porto Velho-Manicoré-Rio Amazonas) e Negro (São Gabriel da Cachoeira-Manaus-Rio Amazonas/Solimões)
- b.5- recuperação e conclusão da BR-174, Manaus-Caracará-Boa Vista;
- b.6- implantação da BR-210, entre Macapá-Caracará-São Gabriel da Cachoeira (parte do Projeto Calha Norte)

#### **C- Região Nordeste**

Para a região deve-se prever o fim das políticas compensatórias, que foram historicamente usadas para a realização do pacto entre as elites nordestinas. A questão nordestina é uma questão nacional e sua resolução é fundamental para se alcançar a total integração territorial, social e econômica do Brasil. As políticas específicas de desenvolvimento exigirão um atuação de grande envergadura na área de infra-estrutura, visando superar as barreiras existentes. Neste sentido, além da Ferrovia Carajás-Suape (construção do trecho entre Imperatriz-Petrolina-Salgueiro e recuperação de Salgueiro-Suape - item II.3.1/E.1.1) serão desenvolvidas as seguintes ações:

- C.1 - Plano de Recuperação do Semi-Árido: Gestão dos recursos hídricos
  - C.1.1- Recuperação de todas as barragens e açudes implantados na região.
  - C.1.2- Implantação de barragens em todos os rios e cursos d'água perenes ou intermitentes, visando tanto a retenção das águas pluviais, como a regularização das cheias que periodicamente assolam a região;
  - C.1.3- Conclusão dos estudos sobre a necessidade e viabilidade de transposição das águas dos rios São Francisco e Tocantins, de modo a apresentar a sociedade uma proposta definitiva sobre o projeto.
- C.2- Implantação e pavimentação da BR-226, ligando Marabá-Porto Franco-Pres.Dutra-Terezina-Cratéus;
- C.3- Construção do trecho remanescente da Ferrovia TransNordestina, ligando Salgueiro--Crato e Senador Pompeu/Piquet Carneiro-Cratéus;
- C.4- Restauração e recuperação da Ferrovia Cratéus-Terezina-São Luis;
- C.5- Restauração e recuperação da Ferrovia Cratéus-Fortaleza;
- C.6- Restauração e recuperação da Ferrovia Fortaleza-Iguatu/Arrojado-Souza/Mossoró-Campina Grande-João Pessoa-Recife;
- C.7 - Restauração do trecho ferroviário Recife-Macéio-Aracaju-Salvador

Essas obras serão realizadas através de mutirões, de micro, pequenas e médias empresas regionais, sob a supervisão dos Batalhões de Engenharia do Exército. Tal opção tem grande importância na medida que há a necessidade de grande mobilização de pessoal e correta aplicação e fiscalização dos recursos destinados.

Além disso, faz-se necessário aproveitar esta mobilização para atacar um dos maiores problemas da região: o analfabetismo. Os adultos receberão educação especial, que incluiria alfabetização e readaptação profissional para utilização de modernas técnicas de irrigação para fruticultura e outros produtos agrícolas de alto valor, bem como para pecuária intensiva de pequeno porte, viável pelo aumento do fluxo de grãos através da Ferrovia Carajás-Suape.

#### **II.3.4 - Penetração nos espaços territoriais da Cordilheira dos Andes e do Litoral Pacífico**

As ações a serem desenvolvidas com estas funções necessitarão da celebração de acordos diplomáticos precisos para sua viabilização. Entendemos, a partir da informação pública disponível, que existem amplas possibilidades para o estabelecimento desses acordos uma vez que há interesse mútuo de todos os países envolvidos pela maior integração da América do Sul.

A- Ligação ferroviária Centro-Oeste-Litoral Pacífico/Porto de Arica



- A.1- Reconstrução e reaparelhamento do trecho ferroviário Corumbá-Santa Cruz de la Sierra;
- A.2- Construção do trecho S.Cruz de la Sierra-Cochabamba;
- A.3- Construção e reaparelhamento do trecho existente no eixo Cochabamba-Arica
- B- Ligação rodoviária Centro-Oeste/Norte-Litoral Pacífico/Peru
  - B.1- Expansão da BR-364 (Item II.3.1/D.1.2), interligando Cruzeiro do Sul/Acre com a cidade de Puna/Peru, viabilizando o acesso ao Pacífico a partir da região Centro-Oeste e da região do Amazônica, abrangida pelos afluentes da margem direita do Rio Solimões
- C- Interligação com o Sistema Rodo-Ferrovário do Cone Sul
  - C.1- Construção de ponte rodo-ferroviária sobre o Rio Uruguai na cidade de São Borja;
  - C.2- Construção de ponte rodo-ferroviária sobre o Rio Uruguai na cidade de Uruguiana

### **II.3.5- Ações complementares**

O Plano de Ação apresentado exigirá ações conjuntas de todas as esferas executivas -União, Estados e Municípios-, de empresas privadas, cooperativas, associações de produtores e outras entidades da sociedade civil, visando a superação de outros problemas existentes no interior de micro-regiões, cidades, distritos,etc.

- II.3.5.1- Estradas alimentadoras: Deverá ser concedido apoio financeiro e creditício complementar para a realização de obras de construção, recuperação e remoção de pontos de estrangulamento de 50.000 km de rodovias vicinais. Os recursos a serem mobilizados no período de 4 anos totalizarão R\$ 360 milhões;
- II.3.5.2- Pátios e terminais: Deverá ser realizada a identificação e venda de todas áreas e edificações pertencentes à União e suas empresas que possuam vocação para a instalação de equipamentos de infra-estrutura pelo setor privado, voltados para racionalização de processos produtivos e integrados às redes de grande capacidade de transporte, representadas pelas ferrovias e hidrovias.
- II.3.5.3- Armazenagem a nível de propriedade: Deverá ser apoiada e financiada a construção de armazéns coletores por proprietários, por cooperativas e por associações de produtores, estabelecendo-se como meta a construção de 30 milhões de toneladas de capacidade até 2005. Este programa de construção traz como condicionante implícita que, ao final do Governo, todas as cidades tenham acesso a pelo menos uma unidade armazenadora local para realizar todo o processamento, limpeza e secagem da produção agrícola de seus produtores. Além disso, serão identificados todos os

armazéns pertencentes a União e suas empresas, que possuam características típicas de armazenagem coletora para transferência integral para associações de produtores e/ou cooperativas localizadas na sua área de influência. Recursos a serem aportados: R\$ 1,8 bilhões em oito anos.