

PROBLEMAS DE TRANSPORTES NO BRASIL

PLANEJAMENTO DE SOLUÇÕES E EXECUÇÃO

Ministro MÁRIO DAVID ANDREAZZA

(Conferência realizada na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército)

CURSOS

- Escola Militar
- Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais
- Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
- Escola Superior de Guerra (CEMCFA e CSG)

COMISSÕES

- Instrutor da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército
- Membro da Missão Brasileira de Instrução no Paraguai
- Adjunto das 2.^a e 3.^a Seções do Estado-Maior do III Exército
- Adjunto da Seção de Operações do Núcleo de Comando da Zona de Defesa Sul
- Adjunto da 2.^a Seção do Estado-Maior do Exército
- Adjunto do Conselho de Segurança Nacional
- Membro do Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra
- Adjunto do Estado-Maior das Forças Armadas
- Oficial de Gabinete do Ministro do Exército
- Assistente do Ministro do Exército
- Atualmente, Ministro dos Transportes

CONDECORAÇÕES

- Medalha da Ordem do Mérito Militar (Oficial)
- Medalha Militar (Prata)
- Medalha de Guerra
- Medalha Marechal Hermes, Aplicação e Estudo (Ouro)
- Medalha do Pacificador
- Medalha do Mérito Santos Dumont
- Medalha da Ordem Nacional do Mérito da República do Paraguai (Grande Oficial)
- Medalha de Infantaria do Exército Paraguaio
- Medalha da Ordem do Mérito Militar da Espanha (3.^a Classe)
- Medalha da Ordem do Mérito Militar de Portugal
- Medalha da Ordem do Mérito Militar da Bélgica
- Ordem Nacional do Mérito da França
- Grã-Cruz da Ordem do Mérito da Itália
- Grã-Cruz da Ordem Nacional do Cedro (Líbano)
- Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique (Portugal)
- Ordem de S. Gregório do Vaticano
- Ordem do Tesouro Sagrado, Primeiro Grau (Japão)



MINISTRO MARIO DAVID ANDREAZZA

1. INTRODUÇÃO

1.1. É com grande alegria que retorno a esta Casa, onde, por vários anos, tive oportunidade de trabalhar, como instrutor, ao lado de numerosos amigos, civis e militares.

Tendo bem presente tão agradável e proveitosa convivência, sinto-me, efetivamente, como se ainda pertencesse a esta Escola. E é com este estado de espírito que apresentarei a minha conferência de hoje, sobre o Problema dos Transportes no Brasil.

1.2. Procurarei seguir, nesta exposição, os tópicos constantes do QUADRO-SUMÁRIO.

2 FATORES DETERMINANTES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES NO BRASIL

O traçado das vias de transporte não é feito ao acaso. Ao lado dos fatores geográficos permanentes, surgem outras condicionantes de caráter sócio-econômico e político-estratégico. Dentre os principais fatores determinantes dos sistemas de transportes no País, cumpre ressaltar:

2.1 Fatores geopolíticos e geográficos:

A dimensão continental do Brasil representa o primeiro impacto para aqueles que estudam e planejam o estabelecimento das vias de transportes do País. A interligação dos principais centros exige a conquista de longas distâncias, o que representa investimentos superiores às possibilidades nacionais.

O Brasil possui uma população de cerca de 80 milhões de habitantes, distribuída, sem uniformidade, por uma superfície de aproximadamente, 8.500.000 km², onde a maior concentração está localizada numa faixa de 500 km ao longo do litoral. Esse adensamento dos núcleos populacionais junto ao litoral em contraposição com os espaços vazios interiores, está a exigir uma expansão do nosso sistema de transportes, de forma a propiciar, não só a interligação desses núcleos, como também, a gradativa interiorização da população brasileira e a conquista de novas regiões econômicas.

A contigüidade lideira com nove dos onze países e colônias sul-americanas, através de 15.700 km de linhas fronteiriças leva-nos a pensar na necessidade de interligação com esses países, não só para abrir as portas para o intercâmbio econômico, como também, pela necessidade de vivificação de nossas fronteiras. As extensões destas fronteiras discriminam-se no quadro abaixo, por países da América do Sul e por Estados do Brasil:

PAÍS	ESTADOS DO BRASIL	EXTENSAO (km)
Bolívia	Rondônia	1.342
Bolívia	Acre	618
Peru	Acre	1.565
Venezuela	Amazonas	537
Peru	Amazonas	1.430
Colômbia	Amazonas	1.644
Venezuela	Roraima	958
Guiana Britânica	Roraima	964
Guiana Britânica	Pará	642
Suriname	Pará	541
Suriname	Amapá	53
Guiana Francesa	Amapá	655
Argentina	Paraná	293
Paraguai	Paraná	208
Argentina	Santa Catarina	246
Uruguai	Rio Grande do Sul	1.003

PAÍS	ESTADOS DO BRASIL	EXTENSÃO (km)
Argentina	Rio Grande do Sul	724
Paraguai	Mato Grosso	1.131
Bolívia	Mato Grosso	1.166
Soma		15.720
Litoral		7.408
Total do perimetro		23.128

NOTA — 70% da faixa fronteiriça ficam na Amazônia.
— 3/4 da faixa fronteiriça inacessíveis.

Percebe-se que 70% da faixa fronteiriça ficam situados na Amazônia. Mais de 3/4 da nossa fronteira encontram-se inacessíveis por qualquer modalidade de transporte terrestre, sendo praticamente inexistente o nosso intercâmbio com a maioria dos países vizinhos.

Em contraposição à necessidade de interiorização da promessa de ligação com os países sul-americanos, nossos vizinhos, encontramos a força de atração de nosso litoral que se apresenta, com grande extensão, cerca de 7.500 km, com excelentes acessos, e banhado pelo oceano mais humanizado e de maior expressão estratégica do mundo. Tudo isso nos convida ao aproveitamento das vias marítimas como meio de transporte para ligação dos diversos pontos da costa brasileira, e do Brasil com os demais continentes.

O sistema orográfico tem dificultado a expansão para o Oeste, condicionando-a a passagens obrigatórias, ou impondo custos elevados na implantação e exploração das vias terrestres. Tal é o caso do Maciço Atlântico, que dificulta a penetração para o interior.

A existência de grandes bacias fluviais navegáveis poderá facilitar a circulação interior, em apreciável extensão, desde que sejam bem aproveitadas. Estão nesse caso as bacias:

- do Amazonas, com rede fluvial superior a 10.000 km.
- do Paraná, com seus grandes afluentes Uruguai e Paraguai, configurando o Prata e apresentando uma rede navegável de 6.300 km.
- do São Francisco, que oferece 4.100 km de rede navegável.
- do NE Ocidental, com o Itapecuru, Mearim e Parnaíba, num total aproximado de 4.500 km.

— do Atlântico Oriental, desde a Bahia até o Rio Grande do Sul, com cerca de 3.500 km, dos quais o Paraguaçu, o Contas, o Jequitinhonha, o Doce, o Paraíba do Sul, o Iguape, o Itajai e o Jacuí são os principais rios.

As áreas de influência destas bacias assim se distribuem:

Bacias	Rede fluvial (km)	Superfície (km²)	% em relação ao País
1) ISOLADAS:			
Amazônica	20.000	4.787.717	56,25
Paraná	6.000	891.309	10,47
São Francisco	4.000	631.133	7,41
Paraguai	3.000	345.701	4,06
Uruguai	1.500	178.235	2,09
2) AGRUPADAS:			
Nordeste	4.500	884.835	10,40
Leste	1.000	569.310	6,69
Sudeste	2.500	223.688	2,63
Soma	42.500	8.511.928	100,00

2.2 Fatores sócio-econômicos:

Da interdependência entre os centros de produção e dos centros de consumo e de transformação, vão surgindo marcos delineadores das necessidades de interligação. No Brasil, podemos destacar os complexos paulista e carioca, como grandes centros de produção, de consumo e transformação, seguidos dos conjuntos mineiro e gaúcho, como centros produtores e consumidores, e, finalmente, o complexo nordestino, como centro nitidamente consumidor.

Esses grandes centros, inegavelmente, exercem, no momento, poderosa influência no traçado das vias de transporte do Brasil, as quais procuram ligar essas regiões, entre si, e com as áreas de bens primários, de produção agrícola, e de fontes de potencial energético.

Para que tenhamos uma imagem mais fiel da influência dos fatores sócio-econômicos, vamos caracterizar, através de projeções, os setores de concentração de recursos.

Através das Projeções nº 3 e 4, caracterizamos o setor primário de produção, representado pelos recursos agropecuários e de mineração. Já pela Projeção nº 5, temos o setor secundário, ou seja, o

setor das indústrias. Finalmente, temos na Projeção nº 6, o setor terciário, caracterizado pela circulação de recursos financeiros.

Estes setores superpostos, definem áreas de influência que podemos chamar de áreas polarizadas. Assim, pela Projeção nº 7, podemos dividir o Brasil em áreas polarizadas em torno dos pólos de Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife e Belém. Nestas áreas de influência, as relações existentes apóiam-se na comercialização dos produtos primários e na distribuição dos bens industrializados e serviços (bancários, de saúde, de educação, de distribuição de energia, etc.), produzindo uma coesão regional e criando uma consciência na população.

É necessário que se lance um sistema de transportes em cada área polarizada, compatível com suas características e em obediência a prioridades ditadas pela "intensidade de atração" entre os pólos e as regiões satélites. Aqui também, esta "atração" (e, em consequência, a prioridade da modalidade de transporte) é diretamente proporcional à massa (população ou produção) e inversamente proporcional ao quadrado das distâncias. Ora, conhecendo as maiores concentrações (demográficas ou de produção) torna-se instintivo o transporte destas cargas para os pólos e, portanto, o lançamento do sistema viário básico.

2.3. Fatores político-estratégicos

Nenhum brasileiro deve desconhecer as nossas realidades estratégicas permanentes, derivadas na expansão de nossa base física e de sua consolidação — de um lado; e da ambição internacional — de outro —, na participação efetiva em nosso potencial natural. Tais pressões, por vezes atenuadas, por vezes intensificadas, são funções do Programa Estratégico Mundial das Grandes Potências.

Como exemplo, podemos citar a Amazônia, nas reivindicações para a sua Internacionalização, e as disputas nos traçados de nossas fronteiras, ainda contestadas por alguns vizinhos.

Há outros imperativos óbvios para o lançamento de uma rede viária eficiente no País, como seja o papel dos transportes no fortalecimento da integração nacional como instrumento de ação governamental, promovendo sua presença efetiva em todo o território nacional, em particular nos mais distantes rincões.

Nenhum povo é realmente dono de todo o seu território, se não estiver em condições de se fazer presente, através do seu governo, a qualquer momento, para qualquer fim, em qualquer ponto da área geográfica que lhe é atribuída. Isso vale tanto para a estratégica político-administrativa quanto para a militar, permitindo a eventual manifestação, em força, do Poder Nacional nas áreas de maior sensibilidade estratégica, mediante a concentração de recursos huma-

nos e materiais, por meio de ligações permanentes de alto rendimento entre aquelas áreas e os Centros do Poder.

Governos conscientes não podem permitir a existência, em suas respectivas jurisdições, de verdadeiros quistos de "economia fechada". Do contrário, tais núcleos subsistirão em condições precárias, de uma forma pseudo-auto-suficiente, desvinculada de mercados ou de fontes de abastecimento, circunscritos à estagnação ou condenados ao desaparecimento por asfixia econômica. É necessário que se lhes abram novos horizontes, condizentes com a vida moderna e digna, dando-se-lhes oportunidade, promovendo-se sua integração na comunidade que, na certa, receberá deles a contrapartida da dinamização de seu potencial humano e material. É preciso que se lhes leve a assistência e a segurança, os benefícios das demais atividades do Estado, a ação do Poder Público, ainda que, muitas vezes, os resultados sejam meramente de ordem social, isto é, sem que possam exprimir-se direta e explicitamente em números, lucros e ganhos econômicos ou financeiros.

Só o vínculo concreto dos transportes pode incitar esse tipo de desenvolvimento, estabelecendo e possibilitando um sistema de trocas e de especialização de produção, proporcionando melhoria de nível geral de vida.

A eficácia administrativa de um Governo é função das vias de transporte com que ele possa contar. Daí serem os transportes, coordenados e bem sistematizados, os constituintes básicos da infraestrutura sócio-econômica de uma nação e sobretudo de sua segurança. Os conceitos de mobilidade e rapidez, característicos da vida moderna, são válidos tanto na paz quanto na guerra; são funções diretas dos recursos de transportes projetados com base em velocidades diretrizes altas, e dotados de capacidade de carga e de escoamento de tráfego elevados.

Tendo em vista a utilização dos transportes nacionais, a posição dominante da área caracterizada pelo contorno Rio-Santos-S. Paulo-Brasília-Belo Horizonte-Vitória-Rio — que denominamos "Núcleo Central" — deve ser destacada, tendo em vista que essa área concentra e enfeixa, no nível federal, o comando político, econômico, administrativo e militar, sobre todo o território nacional e que, por fatores diversos, incluindo a alta capacidade de suas instalações portuárias e de base, terminais equatorialios e aéreos, constitui o principal centro de articulação em território nacional, com a navegação marítima e com o transporte aero-estratégico.

O chamado "Núcleo Central" é área de maior poder do País. Praticamente, o pleno funcionamento da circulação no País é dependente, pelo menos indiretamente, das atividades do Núcleo Central.

Além dessa área, cumpre caracterizar como áreas de maior sensibilidade estratégica:

- O estuário amazônico, alongando-se até Manaus;
- O saliente nordestino;
- O sul de Mato Grosso;
- O sul do País.

Meus Senhores,

A rápida apresentação dos fatores geográficos, econômico-sociais e político-estratégicos, que influem nos transportes, conduz-nos à grande conclusão de que:

O Brasil, para atender às suas necessidades de circulação, deve dispor de um sistema de transportes múltiplos, racionalmente coordenados em sua exploração e harmônica considerados em seu desenvolvimento. Assim, aproveitando o seu extenso litoral, onde se debruçam os seus principais centros populacionais e econômicos; irradiando, de pontos do litoral, sistemas viários terrestres, conjugados com as vias fluviais; terá o País condição de desenvolver seus transportes de forma integrada e econômica.

3. PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

3.1. Pequeno histórico

Em 1946, foi iniciada a revisão do Plano Geral de Viação, que tinha sido aprovado pelo Decreto 24.497, de 29 de junho de 1934. A revisão, que foi encaminhada em 1948, ao Congresso Nacional, após transitar pelo Senado, retornou à Câmara, em janeiro de 1963, sem ter sido aprovada.

Com a Revolução de março de 1964, foi o Plano Nacional de Viação, após aprovação do Presidente CASTELLO BRANCO, remetido ao Congresso Nacional, na forma do Art. 4.º do Ato Institucional, quando, finalmente, foi aprovado pela Lei n.º 4.592, de 29 de dezembro de 1964.

Nessa longa caminhada, cumpre ressaltar que em 1957, aproveitando-se a oportunidade da elaboração de uma lei referente à alteração do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes em anexo à mesma — Lei 2.975 — foram aprovadas duas relações descriptivas que constituíram, provisoriamente, os Planos Rodoviário e Ferroviário Nacionais.

3.2. Principais objetivos

Os fatores determinantes, já estudados, fundamentaram os objetivos principais do Plano Nacional de Viação que, em largos traços, podem ser assim caracterizados:

Quanto à infra-estrutura:

O arcabouço do Grande Sistema Nacional de Transporte deverá ser formado através de:

- um tronco *longitudinal marítimo* Pôrto Alegre — Rio Grande
- Belém — Manaus — Tabatinga, interligando os centros sócio-econômicos litorâneos, e da caudal amazônica, entre si, e particularmente com os terminais de Paranaguá — Santos — Rio — Salvador — Recife;
- dois troncos longitudinais rodo e ferroviário do Leste, entre extremos Sul e Norte, traçados dentro da faixa de 500 km, a partir do litoral, de maneira a eliminar os atuais istmos de circulação interior. Esses troncos deverão ser multiplicados por um tronco rodoviário entre Pôrto Alegre e Fortaleza;
- ligações rodoviárias transversais, longitudinais ou diagonais entre as principais áreas polarizadas e seus pólos de atração, e entre si;
- vias pioneiras complementares, de maneira a favorecer, seja a integração interior, seja a vivificação e defesa de pontos lindeiros de penetração;
- ligação de Brasília com os diversos centros de Poder Nacional;
- garantia de articulação do sistema de transporte nacional com os sistemas pan-americanos;
- criação e desenvolvimento dos sistemas de terminais marítimos, aéreos, etc., de forma a dar continuidade ao sistema de transporte;
- eliminação dos sistemas e ramais antieconômicos.

4. FATORES A CONSIDERAR PARA A EXECUÇÃO DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

A ausência de uma política de transportes de acordo com os fatores determinantes dos sistemas de transportes do Brasil e com as características de um país em desenvolvimento, conduziu os transportes brasileiros, de forma contínua, progressiva e acelerada, a uma situação de acentuado desequilíbrio econômico-financeiro, acompanhada da desorganização geral dos serviços públicos encarregados de suas execuções, com efeitos negativos sobre toda a economia. Os elevados

volumes de recursos que foram empregados em investimentos e também para a cobertura de déficits operacionais, nos diversos setores de transporte, sem uma adequada tributação para cobrir os gastos, obrigaram os governos da época a emitir maciçamente, acelerando, dessa forma, o forte processo inflacionário.

Por outro lado, a deterioração da navegação costeira, seja pelas condições da ineficiência dos portos, seja da própria navegação, acompanhada da estagnação do sistema ferroviário, a partir de 1930, levou os usuários a uma única saída: a excessiva demanda dos transportes rodoviários.

Ao analisarmos a projeção n.º 10, somos obrigados a reconhecer que a expansão do transporte rodoviário foi um fenômeno que possibilitou o rápido crescimento da economia brasileira, mas temos, também, de reconhecer que as potencialidades dos transportes por ferrovia e por aquavias não têm sido devidamente aproveitadas.

Além das desorganizações administrativas, a que foram conduzidos os serviços públicos e privados, encarregados da execução dos transportes, e além das distorções entre os sistemas de transportes, cumpre destacar o sentido político na execução de determinadas obras, as quais não obedeceram aos atuais estudos de viabilidade econômica que justificam, ou não, a execução de uma determinada obra.

Demais disso, a pulverização das verbas em inúmeras frentes de trabalho não permitiam a conclusão das obras prioritárias.

Finalmente, sentiu-se a despreocupação total que existia na busca da integração dos diversos sistemas de transportes, do que resultou o lançamento, muitas vezes em uma mesma região, de dois ou mais sistemas de transportes, que geraram uma concorrência desinteressante e danosa para a economia do País. Com os recursos dessas obras, teria sido possível a abertura de novas vias de transportes em outras regiões, delas carecentes.

5. ATUAL POLÍTICA NACIONAL DOS TRANSPORTES

5.1. Graças ao trabalho desenvolvido pelo Marechal Juarez Távora, à frente do antigo Ministério da Viação e Obras Públicas, foi possível à atual administração do Ministério dos Transportes estabelecer uma Política Nacional dos Transportes, de forma a aplicar progressivamente o Plano Nacional de Viação corrigindo as distorções que já vinham sendo atacadas pela ação segura e enérgica do Marechal Juarez Távora.

5.2. Diretrizes gerais

A finalidade geral da Política de Transportes e os objetivos que devem orientar a sua formulação e desenvolvimento constituem ele-

mentos básicos a considerar no planejamento dos Transportes. É necessário, no entanto, que sejam atendidas outras condicionantes, de natureza conjuntural, de modo a situar o planejamento dos transportes no atual complexo nacional. Assim, devemos buscar nas Diretrizes do Governo, os principais aspectos que digam respeito diretamente aos transportes ou constituam imposições ou limitações que os afetem.

O objetivo básico fixado nas *Diretrizes do Governo* é o Desenvolvimento a serviço do progresso social, isto é, da valorização do homem brasileiro. Esse objetivo básico permanece constante, ao serem fixados os objetivos fundamentais da política econômica; *aceleração do desenvolvimento e contenção da inflação*. A contenção da inflação não é considerada como um objetivo autônomo, mas sim como condição indispensável ao desenvolvimento auto-sustentado. Por isso mesmo, a inflação será mantida sob rigoroso controle, de modo a alcançar, progressivamente, a estabilização, sem sacrifício, no entanto, do desenvolvimento.

O Setor dos Transportes está diretamente e estreitamente vinculado a êsses dois aspectos fundamentais da política econômica do Governo. A existência de uma adequada infra-estrutura de viação e a sua operação harmônica e eficiente, são condições indispensáveis ao desenvolvimento. Entretanto, bem conhecidas são as distorções que perturbam o nosso sistema de transportes.

Sem um sistema integrado das diferentes modalidades de transporte, não será possível realizar a circulação da riqueza nacional, garantindo a ligação das fontes de produção aos centros de consumo. Sem a exploração harmônica e eficiente do sistema, o seu custo operacional constituirá ônus para a economia do País. Por isso mesmo, a recuperação dos transportes marítimo, fluvial e ferroviário, a aceleração do programa de rodovias prioritárias e a modernização e especialização da estrutura de transportes, situam-se na área da eliminação das principais deficiências e pontos de estrangulamento existentes na infra-estrutura econômica no Programa Estratégico de Desenvolvimento. Complemento indispensável daquelas metas, os transportes também se inserem na área de contenção ou redução dos custos básicos que se encontram sob controle direto ou indireto do Governo.

Considerando a finalidade da Política de Transportes e os objetivos que devam orientar a sua formulação e desenvolvimento e tendo presentes os objetivos fundamentais da Política de Desenvolvimento quanto aos Transportes, podemos definir as Diretrizes Gerais do Setor.

a. *Investimentos*

Na aplicação dos investimentos, a diretriz adotada é que tanto a expansão da infra-estrutura como a operação dos serviços se regerão

por critérios econômicos, ressalvadas apenas as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional e as de caráter social imprescindíveis. Os investimentos na infra-estrutura orientar-se-ão segundo a análise dos benefícios e custos econômicos do projeto, incluídos os efeitos diretos e indiretos do investimento e a sua potencialidade de geração de tráfego no futuro. A seleção dos projetos de investimentos deve ser realizada de modo a produzir o máximo de benefícios econômicos que possam ser obtidos do setor.

As necessidades relativas à segurança e à integração nacionais serão atendidas levando-se em conta os objetivos fixados pela Política de Desenvolvimento e pela Política de Segurança, considerando-se a interdependência e a interligação existentes entre as mesmas. As características técnicas dos projetos imprescindíveis àqueles aspectos serão fixadas de maneira a atender às suas necessidades mas, considerando a limitação de recursos disponíveis, vincular-se-ão aos menores custos, de modo a reduzir as suas repercussões sobre a Política de Desenvolvimento e com prioridade para os empreendimentos ambivalentes.

Quanto às necessidades de caráter político-administrativo e social, os critérios econômicos ajustar-se-ão às condições específicas de determinadas áreas e serviços. Os investimentos daí decorrentes serão condicionados às limitações e reais possibilidades do País.

Os investimentos de transportes em áreas virgens serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas e de mineração; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos de projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades agrícolas e de mineração.

b. *Política Tarifária*

A política tarifária e o sistema tributário específico de transportes serão orientados no sentido de que os custos reais dos serviços reflitam os preços pagos pelos usuários.

Essa diretriz se torna imperiosa em face do pesado ônus que constitui para o Tesouro a cobertura dos "deficits" de operação. Representando de 40 a 75% dos "deficits" de caixa do Governo, os saldos negativos do setor de transportes têm fortes e diretos reflexos sobre a inflação, cuja contenção constitui um dos dois objetivos fundamentais da política de desenvolvimento.

A contribuição dos usuários pelos serviços de transportes de que se servem e os subsídios necessários à sua complementação para cobrir os custos totais, exercem grande influência sobre a locação de recursos para as diferentes modalidades de transportes e sobre a inflação. Esses dois elementos afetam o custo, para a economia, do fornecimento dos serviços de transportes; contribuem para distorções

dos custos; representam ônus ou encargos dos recursos do setor público.

Há estreita interdependência das distorções de nosso sistema de transportes com as contribuições dos usuários e os subsídios concedidos às diferentes modalidades. Sem que os usuários paguem os custos dos serviços recebidos e, dessa forma, sejam eliminados os subsídios, e sem que todas as modalidades de transportes recebam igual tratamento quanto a benefícios ou subvenções que lhes sejam concedidos, não será possível a plena correção das distorções do sistema de transportes.

No entanto, os atuais custos dos transportes são altamente afetados por deficiências estruturais e operacionais do sistema, não sendo justo que os seus usuários paguem por isso. Assim sendo, o integral pagamento, pelos usuários, dos serviços que recebem, só deverá ser plenamente atingido a prazo médio, mediante correções progressivas, à medida que os custos sejam saneados, através de providências destinadas a melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços de transportes.

c. *Liberdade de opção dos usuários*

Devendo os usuários pagar os custos dos serviços de transporte que recebem, nada mais justo que lhes seja assegurada a escolha do modo de transporte a utilizar em cada caso. É natural que seja sempre preferido o modo menos oneroso e disso decorrerá a obtenção de menores custos dos transportes, com real benefício para a economia nacional.

Consequência imediata dessa política será o incentivo à maior eficiência das diferentes modalidades de transporte, para que possam oferecer condições mais vantajosas de preços e obter a preferência dos usuários. Além disso, cada modalidade se empenhará em oferecer serviços que, pela suas características técnicas e econômicas possam proporcionar, aos usuários, o melhor atendimento possível, por menores preços que as outras modalidades, nêles concentrando os seus esforços.

A conjugação da liberdade de opção dos usuários, do pagamento dos custos de cada modalidade de transporte pelos que dêle se utilizam e a política governamental de neutralidade entre as diferentes modalidades, tanto na sua implantação como na operação, consoante os interesses da economia do País, permitirá obter-se um sistema de transportes harmônico e integrado, que proporcionará à Nação os transportes de que ela necessita pelo menor custo, para a sua economia.

6. DIRETRIZES E REALIZAÇÕES NOS DIFERENTES SETORES DOS TRANSPORTES

6.1. Portos

a. Diretrizes

A atividade portuária do País precisa ser modernizada e tornar-se mais dinâmica, a fim de reconquistar a posição perdida e desempenhar o papel que lhe cabe na economia nacional. No sentido de atingir esse objetivo, a ação governamental será orientada pela seguinte diretriz setorial:

- a. 1. modificação do sistema de exploração portuária, aumentando a participação do usuário na administração;
- a. 2. modernização e especialização da atividade portuária, mediante construção de terminais de alta capacidade para movimentação de granéis sólidos, como sal, minérios, trigo, milho, carvão e fertilizantes, e terminais para cofres de carga, onde tal se justifique econômicamente; substituição dos equipamentos obsoletos de carga geral;
- a. 3. adoção de política tarifária que permita gerar recursos internos e atrair capital privado para a modernização e expansão dos serviços;
- a. 4. revisão e implementação dos Planos Diretores Decenais dos Portos de Santos, Recife e Rio de Janeiro, com prioridade para os investimentos enquadrados nas diretrizes do Programa Estratégico;
- a. 5. elaboração e execução de um programa, a curto prazo, para a reorganização e reaparelhamento dos portos considerados prioritários e que atualmente não dispõem de Planos Diretores;
- a. 6. consolidação da extensa e complexa legislação portuária, de forma a torná-la simples e funcional.

b. Obras em execução:

- b.1. Entre os projetos em andamento, os de maior significação são os terminais de alta capacidade para movimentação de granéis sólidos:

— Terminais saliníeros de Areia Branca e Macau, com a participação da iniciativa privada no Rio Grande do Norte, proporcionando redução de cerca de 50% no preço do sal, nos centros de consumo. O tempo de carregamento de navios de 25.000 toneladas será reduzido de 15 para 1 dia, passando, em cada um deles, o rendimento operacional de 800 ton/dia para 1.500 ton/hora! Esses terminais possibilitarão considerável aumento de produção, abrindo ampla perspectiva para a industrialização local e exportação em grande escala

e, além disso, triplicarão a capacidade operacional dos navios pela redução dos tempos de carregamento e descarregamento nos portos.

Correspondentes terminais recebedores, estão sendo construídos no Rio, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

— Terminais Açucareiros em construção, com a participação do Instituto do Açúcar e do Álcool em Recife e Maceió, proporcionando redução de 15% no custo operacional de transportes. O tempo de carregamento de navios de 10.000 toneladas será reduzido de 13 e 17 para apenas 1 dia. Os terminais estarão concluídos em 2 anos.

— Terminal para embarque mecanizado de Cacau, com a participação do Instituto do Cacau, em Ilhéus, reduzindo em 70% o custo operacional de embarque e proporcionando melhores condições para colocação do produto nos mercados internacionais.

— Terminais para carregamento de Milho. Em Santos e Paranaguá estão sendo construídos terminais de alta capacidade, proporcionando um aumento de 5 vezes da atual velocidade de embarque, que é de 50 ton/hora.

— Terminais para descarregamento de Trigo, de elevada capacidade, nos portos de Santos, Paranaguá, Salvador e Mucuripe (Fortaleza).

— Terminais para Cofres de Carga (Containers). Ainda este ano será iniciada a construção do mais moderno terminal para cofres de carga (containers) da América do Sul, no pôrto de Santos, o que permitirá a colocação em melhores condições do café solúvel brasileiro nos mercados europeu e norte-americano.

— Terminal para embarque de Óleos Vegetais, em Itaqui, no Maranhão, para o abastecimento do mercado interno.

— Terminal Especializado de Granéis Sólidos (Salitre, enxofre, adubos em geral), em Santos. Estão sendo concluídos os estudos para a sua construção, constituindo-se em terminal de grande capacidade e em área situada na margem esquerda do estuário do pôrto, cuja ligação com a Estrada de Ferro Santos—Jundiaí está sendo no momento objeto de estudo de viabilidade.

b.2 Construção de novos portos e ampliação dos existentes.

Entre outros, podem ser citados:

— Construção do pôrto de Itaqui no Maranhão, com 400 metros acostáveis e conclusão prevista para abril do próximo ano, proporcionando excelentes condições para colocação de produtos do Maranhão nos mercados consumidores do sul do País.

— Ampliação do pôrto de Mucuripe, no Ceará, aumentando de 200 metros o seu cais acostável e dotando-o de instalações mecânicas e novos armazéns que duplicarão sua capacidade operacional, inclusive petroleiro.

- Restauração do cais numa extensão de 2.000 metros no pôrto do Recife, com construção de 1.500 metros de quebra-mar e ampliação do cais, elevando de 50% sua capacidade de movimentação de carga.
- Construção do Pôrto de Malhado — na cidade de Ilhéus, com a conclusão prevista para o próximo ano, permitindo excelentes condições de embarque do cacau, um dos principais produtos de nossa pauta de exportação.
- Construção do novo pôrto de Maceió, dotando-o de mais 200 metros de cais acostável, destinado principalmente à exportação de açúcar.
- Construção do pôrto de Campinho, na Bahia, especializado na movimentação de granéis.
- Dragagem de todos os canais e bacias do pôrto do Rio de Janeiro, serviço que não vinha sendo realizado há 15 anos. Abertura de um canal novo de 12 metros de profundidade para o parque de minério do pôrto.
- Ampliação do pôrto de Santos, com construção de mais 840 metros de cais, aprofundamento de sua barra para 13,50 metros, possibilitando a entrada de navios de até 60.000 tdw.
- Ampliação do pôrto de Paranaguá, com construção do "pier" petroleiro, aumento do seu cais acostável de mais 400 metros, duplicando, assim, sua capacidade operacional, visando a atender às necessidades do Paraguai, como decorrência da conclusão da estrada Paraguai-Foz do Iguaçu-Curitiba-Paranaguá, considerada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, empreendimento de integração continental e por ele em parte financiado.
- Ampliação do pôrto de Imbituba — para a melhoria das condições de embarque do carvão nacional para as siderúrgicas do País.

b.3 Dragagem

É realmente, um ponto crítico do nosso sistema portuário. Negociações estão sendo concluídas para aquisição de mais 2 dragas, sendo uma de alto mar, de grande capacidade e uma de alcatruzes para os portos do Rio e Recife de modo a assegurar, em todos os portos, um serviço permanente de dragagem. Este serviço é executado por uma empresa de capital misto — a Companhia Brasileira de Dragagem — vinculada ao Ministério dos Transportes.

b.4 Portos Pesqueiros

Os estudos estão em fase de conclusão, merecendo especial atenção os portos de Cabedelo e os de Santa Catarina (Itajaí e Laguna).

b.5 Equipamentos

Todos os portos estão sendo equipados com guindastes modernos para carga e descarga mecanizada, inclusive para a movimentação

de "containers". Neste sentido estão em construção 183 guindastes de grande capacidade, dos quais 35 já foram entregues pelos fabricantes e estão em fase de montagem nos portos. Está em final de negociações a aquisição de cerca de 60 guindastes para o pôrto de Santos, o único pôrto que não havia sido contemplado com esses equipamentos.

Ênfase especial deve ser dada ao elevado espírito de colaboração da Marinha de Guerra, que tem concorrido de forma acentuada para melhoria do nosso sistema portuário.

6.2. Navegação interior:

a. *Diretrizes:*

Apesar da pequena expressão econômica atual, a navegação interior terá seguramente, um papel relevante no futuro, particularmente nas Bacias Amazônica, do Prata e do São Francisco. Com o objetivo de dinamizar o transporte fluvial, deverão ser tomadas as seguintes medidas:

- a.1. Levantamento imediato do potencial de carga para o transporte fluvial.
- a.2. Formulação de um plano nacional de navegação fluvial.
- a.3. Financiamento para embarcações adequadas aos serviços atuais, como medida incentivadora do desenvolvimento da navegação interior.
- a.4. Estímulos à racionalização dos serviços nas empresas que exploram o transporte fluvial.

b. *Obras em execução:*

b.1. No rio Tietê. Em quatro anos, serão construídos 750 km de via navegável, desde sua foz no rio Paraná até 150 km da cidade de São Paulo.

b.2. Boa Esperança. Está em construção um sistema de 2 eclusas para vencer o desnível criado pela barragem de Boa Esperança, a fim de evitar a interrupção da navegação do rio Parnaíba. As obras devem estar concluídas em 1970 e assegurarão 1.200 km navegáveis.

b.3. Rio Jacuí. No rio Jacuí, está em construção a barragem eclusada do Anel de D. Marco, obra de grande importância, que permitirá a navegação numa extensão de 300 km, a partir de Pôrto Alegre e, em fase de conclusão, o projeto da barragem eclusada de Três Irmãos, que dará ao rio Jacuí mais 400 km navegáveis, em qualquer época do ano.

b.4. O Governo, através da Comissão de Marinha Mercante, realiza estudos para seleção de embarcações-tipo, para o dimensionamento da frota fluvial e lacustre, otimização das linhas de navegação e desburocratização do transporte aquaviário interior. O Fundo de Marinha Mercante tem financiado embarcações para a navegação fluvial, estando previstas para o triénio 1968/1970, operações superiores a 40 milhões de cruzeiros novos:

— Companhia de Navegação do São Francisco S.A. Já encomendados para os anos de 1968 e 1969:

- 28 chatas (carga geral, veículos, gado)
- 6 rebocadores empurreadores
- perfazendo um total de 6.000 Ton.

— Serviço de Navegação da Bacia do Prata S.A.:

- 6 chatas, num total de 3.000 Ton (minério)
- 1 rebocador empurrador
- 5 chatas-curral, com capacidade para 1.150 bois.

— Empresa de Navegação da Amazônia S.A.:

Em fase final, o estudo para a escolha de embarcações-tipo.

b.5. Dragagem

Trechos importantes das nossas vias navegáveis estão assoreados.

Já foram encomendadas duas dragas transportáveis em caminhão para atender a essa capacidade.

b.6. Estudos

Já foram contratados estudos para todo o nosso sistema hidrográfico, inclusive projetos de engenharia para execução.

6.3. Navegação de cabotagem:

a. Diretrizes:

No que se refere a este setor, visar-se-á ao estabelecimento de um conjunto de linhas regulares ao longo da costa, com freqüência conveniente, de maneira a transportar, pelo custo mínimo, a carga prevista. Nesse sentido, promover-se-á:

a.1. Melhoria de eficiência da navegação, fixando-se as condições mínimas para a concessão de linhas aos armadores.

a.2. Desenvolvimento de frotas especializadas para o transporte marítimo (petroleiros, navios-tanque para óleos vegetais, navios graneleiros, etc.).

a.3. Redução do tempo de permanência nos portos, a fim de melhorar a utilização dos navios.

a.4. Geração de recursos próprios para investimentos mediante estímulos:

- à fusão de empresas de armadores;
- à racionalização dos serviços, através do estabelecimento de tarifas adequadas.

a.5. Continua renovação da frota, de forma a mantê-la em condições de operação adequada.

a.6. Aperfeiçoamento da política de pessoal dos marítimos, objetivando:

- ensinar e adestrar as tripulações;
- atrair e manter mão-de-obra especializada.

a.7. Consolidação da legislação marítima.

b. Obras em execução:

b.1. Navegação de Cabotagem

— Linha de Integração Nacional

A recuperação da cabotagem é um imperativo nacional. O litoral brasileiro tem mais de 7.000 km de extensão e o transporte sobre águas, apesar de ter, em média, um custo 5 vezes inferior ao rodoviário, vinha, ano a ano, sendo substituído por este, devido à perda de confiança dos usuários na eficiência do sistema de transporte hidroviário, com evidentes prejuízos para a economia nacional.

O atual Governo Federal, através da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, implantou a Linha de Integração Nacional, mantendo, com 32 navios, linhas regulares interligando a maioria dos portos brasileiros, de Pôrto Alegre a Manaus. Esta medida visou essencialmente à recuperação da confiança perdida na navegação de cabotagem. A recuperação da confiança do usuário é atestada pela crescente tonelagem transportada, pelo Lloyd, que atingiu, em 1967, 455.319 toneladas, em confronto com a tonelagem de 1966, que foi de 426.732 toneladas. Embora ainda não inteiramente satisfatória, sob o ponto de vista operacional e financeiro, a Linha de Integração Nacional revela-se de grande valia para a economia nacional e constitui a primeira grande tentativa para a recuperação de nossa navegação de cabotagem. O lucro líquido da Linha de Integração Nacional, em 1967, foi estimado em NCr\$ 1.087.927,81.

b.2. Linhas Brasileiras de Navegação (LIBRA)

A iniciativa privada, atendendo aos postulados do Progresso Estratégico de Desenvolvimento, vem-se consolidando, reduzindo o número de empresas armadoras, e, consequentemente, os custos de administração. Com esse propósito, 13 (treze) empresas se uniram e se constituíram numa só companhia (LIBRA) para realizar a cabotagem de forma racional, no âmbito nacional. Em contrapartida, o governo tem oferecido apoio substancial, com financiamentos a longo prazo. Para os integrantes dessa Linha, a Comissão de Marinha Mercante já proporcionou, em 1967, o lançamento ao mar de 3 navios de 3.000 TDW cada um, e assegurou o financiamento de 19 navios, totalizando 76.300 TDW.

b.3. Medidas Legislativas:

- que desburocratizem o embarque, libertando a iniciativa privada da obrigatoriedade de serviços que elas próprias devem exercer (despacho e desembarque de carga);
- que libertem o transporte marítimo de cabotagem de todas as taxações desnecessárias de forma a proporcionar ao usuário uma tarifa real e competitiva com as demais modalidades de transporte, assegurando ao usuário a liberdade de optar pela modalidade mais adequada — condição fundamental para a Integração dos Transportes e correção das distorções existentes (encaminhamento das cargas para a modalidade de transporte adequada).

b.4. Reaparelhamento, reequipamento e dragagem dos nossos portos, visando, principalmente, a diminuir o tempo de permanência dos navios nos portos.

b.5. Interesse e apoio à iniciativa privada de forma a desestatalizar progressivamente a cabotagem.

6.4. Navegação de Longo Curso

a. Diretrizes:

A navegação de longo curso deverá contar com maior participação da bandeira nacional, tendo em vista as necessidades de expansão do comércio exterior brasileiro e a redução de gastos em moeda estrangeira. A fim de atingir aquêle objetivo, são estabelecidas as seguintes diretrizes para o setor:

a.1. Adoção de providências para a adequada expansão do Lloyd Brasileiro.

a.2. Criação de condições para a participação de companhias brasileiras privadas na navegação de longo curso.

a.3. Nova Política de Fretes.

b. Obras em execução:

Na consecução dêste objetivo, foram desenvolvidas as seguintes medidas:

b.1. Tráfego Brasil-Escandinávia

Este tráfego era regulado por convenção, onde havia cláusula lesiva aos interesses brasileiros, determinando que o transporte de produtos brasileiros exportados só poderia ser efetuado por navios de bandeiras escandinavas e, no de produtos importados, só seria permitido um embarque mensal para a bandeira brasileira. Esta cláusula foi denunciada, considerando o princípio de reciprocidade, e das conversações resultou acordo assinado em setembro de 1967, segundo o qual os portos escandinavos foram abertos à bandeira brasileira. Essa medida, verdadeira réplica à abertura dos portos brasileiros de 1808, permite agora que o transporte dos produtos exportados pelo Brasil seja livremente realizado por cargueiros brasileiros e que, na importação, haja divisão de carga, em partes iguais, entre o Brasil e os países exportadores.

b.2. Tráfego Brasil-Estados Unidos da América

Neste tráfego, a bandeira brasileira tinha participação de 10% no total da carga. Tem sido pretensão antiga do governo brasileiro aumentar esse percentual. Decidindo o atual governo terminar essa situação anômala, convocou e instalou no Rio de Janeiro, em 26 de maio de 1967, uma reunião dos armadores interessados. Das demarques resultou acordo preliminar de 28 de outubro de 1967, seguido de outro, assinado em 29 de novembro desse mesmo ano, por armadores de todas as bandeiras interessadas. Por esses atos, cabem às bandeiras nacionais, isto é, do Brasil e Estados Unidos, no tráfego entre os dois países, e em partes iguais, 65% de toda a carga, aumentando essa participação, em 10 anos, para 80%.

Os restantes 35%, reduzidos, em 10 anos, para 20%, foram divididos entre armadores das chamadas terceiras bandeiras.

Recentemente, no mês de julho, foi firmado, entre as autoridades brasileiras e norte-americanas, um "Acordo de Navegação" que consubstancia essa política.

b.3. Acordo de navegação Brasil-Polônia

Durante as negociações que precederam a assinatura do contrato para construção de navios na Polônia em troca de café, ficou estabelecido que, simultaneamente, seria firmado um Acordo bilateral

de transportes marítimos entre a Polônia e o Brasil, visando a permitir uma distribuição equitativa dos montantes dos fretes gerados pelo transporte de mercadorias de exportação e importação entre os dois países.

Procurava-se corrigir uma situação altamente desvantajosa para o Brasil; sendo a Polônia um país socialista, as suas importações resultam de compras feitas por um órgão central de compras, subordinado ao governo. Esse órgão de compra determinava, naturalmente, que os embarques dos produtos importados do Brasil fossem feitos exclusivamente em navios de bandeira polonesa, o que tornava impossível a participação da bandeira brasileira, por exemplo, nos transportes de café vendido à Polônia. Não havendo possibilidade de obter cargas do Brasil para a Polônia, era econômicamente inviável que os navios de bandeira brasileira freqüentassem portos poloneses para o embarque de carga de importação para o Brasil, as quais, em sua maioria, constituem cargas vinculadas, isto é, condicionais ao embarque obrigatório em navios de bandeira brasileira.

Perdia-se assim também essa carga, sendo forçados a liberá-la para navios poloneses e outros, em virtude da inviabilidade acima citada, de colocar navios em portos poloneses, com carga sómente em uma direção.

Em junho do corrente ano, uma Delegação Brasileira, composta de elementos da Comissão de Marinha Mercante e do Ministério das Relações Exteriores, foi a Varsóvia, onde, após uma semana de negociações, obteve a elaboração e assinatura de um Acordo de Transporte Marítimo entre o Governo Polonês e o Governo Brasileiro, segundo o qual, o transporte das cargas geradas pelo comércio exterior entre ambos os países seria rateado equitativamente entre os armadores das duas bandeiras nacionais, sem exclusão de terceira bandeira.

Presentemente, representantes de armadores brasileiros e poloneses, autorizados pelos respectivos governos para operar no tráfego Brasil-Polônia, se acham reunidos em Varsóvia, negociando os detalhes técnicos e comerciais para a efetiva implementação desse acordo.

O Acordo, que por hora funciona em caráter administrativo, aguarda ainda a troca dos competentes instrumentos de ratificação entre os dois governos.

b.4. Participação de armadores nacionais

Integrando o armador privado na participação da bandeira brasileira, na navegação de longo curso, foram financiados 12 liners a companhias particulares e outros 12 à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

Paralelamente à ampliação da frota mercante, foram concedidas linhas de navegação de longo curso, cobrindo as seguintes regiões:

Antilhas, Gólfio do México, costa leste dos Estados Unidos e Canadá, costa norte-americana e sul-americana do Pacífico, portos do Oriente, Mediterrâneo, Adriático, Mar Negro, portos europeus do Atlântico, Mar do Norte e Báltico, Japão, Malásia e África do Sul.

Expansão da frota e concessão de linhas atestam a atuação governamental, coerente e efetiva, para aumentar a participação da bandeira brasileira na navegação de longo curso.

É de assinalar que, evitando competição entre armadores da bandeira brasileira, a concessão de linhas obedece a rígidos critérios e, sempre que possível, são feitas em convênio com o Lloyd Brasileiro e progressivamente com a ampliação do mercado.

b.5. Linhas concedidas

Foram concedidas, em 1967, as seguintes linhas de navegação de longo curso, em complemento às concessões anteriores:

— Santos, Buenos Aires, Montevidéu, Costa Brasileira, La Guaira, Vera Cruz, Tampico, Los Angeles, São Francisco, Vancouver, portos do Oriente, e Rio, Santos, Buenos Aires, Capetown, Durban, Japão, às empresas consorciadas: Companhia de Navegação e Comércio Pan-Americana e Navegação Costalina S.A.;

— Iquitos, Manaus, Belém, Philadelphia, New York; Iquitos Gólfio do México, e Rio da Prata, Belém, costa leste dos Estados Unidos, Canadá, à Companhia de Navegação Marítima Netumar;

— Rio da Prata, São Luís, portos europeus do Atlântico, Mar do Norte e Báltico, à Empresa de Navegação Aliança S.A.;

— Rio da Prata, São Luís, Gólfio do México, à Navegação Mercantil S.A.;

— Rio da Prata, Mediterrâneo, Adriático e Mar Negro, à Companhia Paulista de Comércio Marítimo;

— Costa do Pacífico, Costa Rica, Honduras, Guatemala, México e Costa Ocidental dos Estados Unidos, à Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

b.6. Com a nova política de fretes, o Lloyd, que jamais havia conseguido ultrapassar 16% do café exportado para os Estados Unidos, no segundo semestre de 1967 conseguiu atingir a casa dos 60%, apresentando, em 1967, um superavit de NCr\$ 6 milhões!

6.5. Indústria Naval

a. Diretrizes:

- a.1. Expansão da frota nacional de longo curso.
- a.2. Expansão da frota nacional de cabotagem.
- a.3. Expansão da frota de embarcações adequadas à navegação fluvial.

b. *Obras em execução:*

A Indústria Naval é setor subsidiário dos Transportes, merecendo do Governo a maior atenção. A Comissão de Marinha Mercante, atuando como agente financeiro, possibilitou a colocação de vultosas encomendas, garantindo aos estaleiros nacionais a continuidade do trabalho.

A Indústria Naval constituía um setor crítico do nosso parque industrial. Para solucionar essa crise, resolveu o Governo restaurar os recursos do Fundo da Marinha Mercante, através das verbas que destinou ao Fundo de Refinanciamento da Marinha Mercante, e, ao mesmo tempo, desenvolveu uma nova *Política de Fretes* baseada na maior participação dos armadores brasileiros, oficiais e privados, nas Linhas de Longo Curso. Dentro desse binômio, o Governo ampliou esse mercado e criou para os armadores maiores oportunidades, encorajando-os a encomendar navios em nossos estaleiros para fazer frente ao aumento da demanda de praça (a concessão de linhas ficaria condicionada à encomenda de navios em estaleiros nacionais). Paralelamente, o incentivo à navegação interior e à cabotagem assegurou grandes encomendas aos estaleiros, acrescidas, ainda, pela necessidade de renovar nossa frota e de dispensar, progressivamente, os afretamentos de navios estrangeiros.

b.1. *Encomendas em execução:*

— Navios frigoríficos	4
— Navios de carga (6.500 ton)	4
— Graneleiros de 25.000 ton	2
— Navios de carga (3.040 ton)	8
— Navios graneleiros (18.000 ton)	3
— Barcaças para transporte de sal	9
— Graneleiros sólidos para transporte de sal	5
— Navios tanques para óleos vegetais (2.500 ton)	3

Bacia do Prata

— Chatas	11
— Rebocadores empurradores	1

Bacia do São Francisco

— Chatas	28
— Rebocadores	6
— Navios de passageiros	2

Bacia Amazônica

Em fase final, o estudo para a escolha de embarcações-tipo.

Encomendas a executar:

- 24 navios de 12.000 ton
- 11 navios de 5.000 ton

b. 2. Encomendas a executar

Ao programa em execução nos estaleiros nacionais foram acrescentadas encomendas no exterior para complementar as necessidades mais imediatas da Frota Mercante Nacional. Dêsse modo estão sendo encomendados:

Para a Petrobrás (na Dinamarca)	
— navios-tanque de 115.000 TDW cada um	2
Para a Vale do Rio Doce (no Japão)	
— navios mistos de 105.000 TDW cada um	2
Para o Longo Curso (na Polônia)	
— navios de carga de 12.000 TDW cada um	10

Em dezembro de 1967, a Tonelagem da nossa Marinha Mercante era de 817.000 TDW. Com a execução do atual programa, ao término do atual governo será duplicada a tonelagem, mesmo considerando a baixa de navios por obsoletos e por outras causas.

— O convênio com o BNDE, de NCr\$ 100 milhões, permitindo ampliar ainda mais a nossa frota de graneleiros.

— O programa em execução representa, praticamente, a duplicação da tonelagem existente, no início dêste Governo.

6.6. Rodovias*a. Diretrizes:*

O objetivo governamental é, dentro de uma concepção unificada do sistema rodoviário nacional, desenvolvê-lo em condições de custos mais baixos de manutenção e implantação de sua infra-estrutura. As diretrizes principais do setor são:

a.1. Concepção unificada do sistema rodoviário nacional para efeito de planejamento e execução de obras, com delegação de execução e manutenção das rodovias — embora limitada aos órgãos comprovadamente habilitados ao desempenho da delegação — a fim de reduzir as atividades executivas dos órgãos centrais.

a.2. Aceleração de um programa de rodovias prioritárias, no tocante à construção ou pavimentação mediante concentração de recursos que permita ampliar rapidamente a capacidade de atendimento do sistema.

a.3. Aperfeiçoamento do sistema atual de execução de obras, com o objetivo de melhoria de qualidade e redução de custos.

a.4. Revisão e implementação dos Planos Diretores já formulados e elaboração dos relacionados a áreas não abrangidas pelos primeiros.

a.5. Reformulação do sistema atual de tributação ao usuário das rodovias.

b. *Obras em execução:*

O esforço do Governo, no setor rodoviário, é de construir e pavimentar estradas de significação econômica e aquelas que conquistarão o interior do País, procurando alcançar, no quadriênio 1967/1970, 12.000 km de implantação e 8.000 km de pavimentação, dos quais, respectivamente, 2.000 km e 1.500 km já foram executados até dezembro de 1967. Isto equivale a dizer que, nesses quatro anos, a pavimentação de rodovias atingirá quilometragem correspondente a 60% da rede federal existente, que era de 14.000 km no inicio deste Governo.

Em 1967, foi concluída a duplicação da Rodovia Presidente Dutra, feito expressivo da engenharia brasileira, que exigiu a maior concentração de máquinas rodoviárias jamais vistas no País. Várias ligações rodoviárias da maior significação estão sendo entregues ao tráfego, tais como Muriaé—Campos e Rio Casca—Realeza, em Minas Gerais; Osório—Tôrres, no Rio Grande do Sul; Paranaguá—Curitiba, no Paraná e Russas—Jaguaribe, no Ceará.

Vários empreendimentos do vulto da duplicação da via Dutra estão sendo realizados, inclusive, com a colaboração preciosa do Exército, através da Diretoria de Vias de Transporte, em ritmo acelerado, em todo o País, devendo ser entregues ao tráfego no decorrer deste Governo que, para tanto, já vem aplicando investimentos de grande vulto. Entre elas destacam-se:

b.1. *Grandes Longitudinais:*

— Litorânea do Sul, ligando Pôrto Alegre—Florianópolis—Curitiba.

— Litorânea do Nordeste, conectando todas as capitais de Salvador a Natal, nela incluída a ponte rodo-ferroviária de Propriá—Colégio, sobre o São Francisco.

— Transnordestina, ligando Fortaleza a Feira de Santana, que atravessa regiões em franco desenvolvimento no Ceará, Pernambuco e norte da Bahia.

— Implantação dos trechos Pôrto Velho—Manaus e Manaus—Boa Vista, na região amazônica.

b.2. Grandes Transversais:

- Transversal pavimentada de João Pessoa a Cajazeira, na Paraíba, para encontrar a transnordestina que liga Fortaleza a Feira de Santana.
- Transversal de Pernambuco, ligando Recife a Salgueiro e permitindo a continuidade asfáltica até Petrolina e Feira de Santana.
- Transversal Vitória—Belo Horizonte—Triângulo Mineiro, uma das mais importantes, de vez que integrará as regiões de produção agropecuária e siderúrgica do Estado de Minas Gerais ao litoral e permitirá o tráfego rodoviário desde Vitória até a fronteira do Pará, passando por Corumbá e Pôrto Velho.
- Transversal de Santa Catarina, que será concluída neste Governo, assegurando ligação de Lajes a São Miguel do Oeste.
- Transversal do Paraná, ligando Paranaguá à Foz do Iguaçu, cuja pavimentação deverá, em março de 1969, alcançar a fronteira do Paraguai e proporcionar àquele país a utilização ampla do Pôrto de Paranaguá.
- Transversal Pôrto Alegre—Uruguaiana, cuja pavimentação já alcançando São Gabriel, deverá atingir Uruguaiana, neste Governo, com conclusão da ponte sobre o rio Santa Maria, de 1.800 m.
- Transversal Pôrto Epitácio—Rio Brilhante—Campo Grande, servindo à fértil região do sul do Mato Grosso, integrando-a à transversal já pavimentada no Estado de São Paulo.

b.3. Grandes Diagonais:

- Ainda em 1968, o Acre deverá ser atingido pela ligação Culabá—Pôrto Velho—Rio Branco, em demanda das fronteiras do Peru e Bolívia, pela rodovia em fase final de construção, ligando Xapuri—Brasília—Assis Brasil.
- Belém—São Luis—Teresina—Picos—Petrolina, integrando a região Norte a Feira de Santana e, por conseguinte, aos maiores pólos econômicos do País.

Inúmeros outros trechos estão sendo construídos e pavimentados, os quais, embora representem ligações menores, não são de menor significação, de vez que completam o sistema rodoviário, integrando-o às outras modalidades de transportes do país, através de terminais portuários, marítimos, fluviais e ferroviários e conectando-o aos sistemas dos países vizinhos.

Mercece, ainda, certo destaque o convênio com o BNDE, de NCr\$ 60 milhões para a construção de estradas vicinais, bem como a percentagem de 10% sobre os seguros obrigatórios de veículos fora de segurança de tráfego. Cumpre, também, uma menção especial ao Instituto Brasileiro do Café pela colaboração em obras rodoviárias nas zonas de erradicação do café e do IBRA, nas zonas de colonização, bem como ressaltar o entrosamento com os organismos regionais, tais como a SUDENE e SUDAM.

6.7. Ferrovias

a. Diretrizes:

As ferrovias brasileiras sofreram uma deterioração física e financeira com profundos reflexos negativos, de ordem psicológica e administrativa. A fim de modernizar e colocar em bases eficientes de operação o sistema ferroviário nacional, promover-se-á:

- a.1. Participação dos setores interessados no financiamento dos programas ferroviários.
- a.2. Correção das distorções resultantes de subsídios que esse setor seja obrigado a conceder a outros.
- a.3. Consolidação das ferrovias brasileiras em um sistema único, com estruturação do tipo empresarial.
- a.4. Descentralização executiva através da criação de Superintendências Regionais.
- a.5. Reformulação da política comercial das ferrovias, de maneira a permitir maior flexibilidade e agressividade no mercado de serviços de transportes.
- a.6. Extinção de linhas e trechos comprovadamente antieconômicos, depois de considerados os demais aspectos envolvidos.
- a.7. Disciplina na aplicação de recursos, adotando-se critérios adequados na determinação das prioridades.

b. Obras em execução:

A par dos investimentos indispensáveis, o sistema ferroviário brasileiro exige profundas reformas em sua infra-estrutura, eliminando distorções que desfiguram sua imagem.

Meio de transporte indispensável num país de dimensões continentais, a ferrovia ressente-se ainda do cerceamento que sofreu seu processo evolutivo, em decorrência da carência de recursos de investimentos e do consequente círculo vicioso criado: deficiência de operação e impossibilidade de renovação.

O Ministério dos Transportes está empenhado em mudar esse estado de coisas; com investimentos possibilitará a desejada renovação do sistema e exigirá, em etapas correspondentes, resultados de exploração compatíveis.

Assim as ferrovias se apresentarão ao mercado de transporte em condição competitiva, sem obrigações protecionistas, mercê de uma atuação eficiente, do aprimoramento de sua operação e redução dos seus custos.

b.1. *Medidas Administrativas*

Entre as medidas implantadas, ou em andamento, com conclusão prevista para este período do Governo, destacam-se:

- Fusão das 13 atuais Unidades de Operação da Rede Ferroviária Federal S.A., em apenas 4 sistemas regionais, permitindo maior flexibilidade operacional.
- Aprimoramento dos métodos de operação e da contabilidade, possibilitando saneamento de custo e um real dimensionamento do deficit, hoje distorcido por encargos alheios aos interesses da ferrovia.
- Racionalização de todas as atividades administrativas e as consequentes modificações de rotinas impostas por um integrado sistema eletrônico de processamento de dados.
- Adoção de política comercial agressiva, conduzida em termos de flexibilidade tarifária, implantação de modernos métodos de transporte (tais como cofres de carga), conjugação estreita com o sistema marítimo e rodoviário e intercâmbio com ferrovias latino-americanas.
- Dimensionamento dos quadros de pessoal às reais necessidades empresariais e equiparação funcional do pessoal cedido e trabalhista que atua no campo ferroviário.
- Integração N-S do sistema ferroviário, antes obstada pelo rio São Francisco, e agora possibilitada pelo "ferry-boat" entre Propriá e Colégio.
- Remodelação da via permanente, nas linhas de maior densidade de tráfego, reaparelhamento de pátios e terminais, visando a maiores velocidades, melhor rotação de vagões e aproveitamento das locomotivas.
- Supressão de linhas e estações cuja operação não se justifique.
- Substituição de equipamentos obsoletos como tração a vapor.
- Concentração de recursos em investimentos de comprovada rentabilidade, evitando sua pulverização.

b.2. *Reequipamento e Melhoramento*

Entendemos que política ferroviária deve ser mais no sentido do reequipamento e melhoramento das linhas existentes do que de expansão do sistema.

Dentro dessa orientação, está em andamento:

- A construção de variantes no eixo Rio-São Paulo de modo a reduzir o percurso entre esses dois centros e dali a condições técnicas de operação em maiores velocidades (percurso em trens de passageiros realizado em 5 horas) a ser concluído na atual administração.

- A construção de variantes no trecho Lins-Araçatuba, na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.
- A construção das variantes de Santa Maria-Canabarro, na VFRGS, de Tubarão, na EFDTC e de Aracoiaaba, na RFC.
- O alargamento de bitola nos trechos Engenheiro Moreira-Costa Barros e General Carneiro-Sete Lagoas na EFCB.
- A unificação e remodelação das linhas do subúrbio do Rio, com eletrificação e alargamento da bitola do trecho que serve Duque de Caxias.
- A construção da segunda linha de claros no oleoduto da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí.
- A construção do oleoduto de Belo Horizonte para carregamento de vagões-tanque.
- A implantação do sistema de telecomunicações que integra toda a RFFSA, através de instalações de fonia e tele-impressores.
- A montagem da sinalização de controle centralizado CTC, nos trechos Mogi das Cruzes-Sebastião Gualberto, Bangu-Matadouro e Conselheiro Lafaiete-Barreiros, na EFCB.
- A eletrificação e mudança do sistema de tração da Serra do Mar, na EFSJ.
- Aquisição de equipamentos para substituição gradativa do material rodante, de tração e sinalização.

Como exemplificação dos resultados dessa política, a RFFSA sómente no primeiro quadrimestre dêste ano apresentou os seguintes resultados:

- Aumentou o trabalho produzido (tkm-úteis de carga) de 20% em relação a igual período do ano anterior (note-se que o crescimento médio anual no primeiro decênio da empresa foi de 3,5% e que o máximo anual foi de 10% em 1959).
- Estabeleceu novo recorde, na EFCB, com a circulação diária de 524 trens de subúrbio, que transportaram 530.000 usuários por dia, na área do Rio de Janeiro.
- Diminuiu seu pessoal em 2.500 empregados.
- Suspendeu o tráfego em 300 km de ramais.
- Aumentou sua receita em 30% e sua despesa em 18%, em relação a quadrimestre correspondente de 1967.
- Equacionou um plano trienal de investimento, mínimo, de NCR\$ 1 bilhão.

b.3. Extensão de Linhas

Alguns empreendimentos estão em andamento, visando à extensão de linhas:

— Tronco Principal Sul

Com investimentos da ordem de NCr\$ 120 milhões, no triênio 1968/1970, prosseguem as obras integrantes deste projeto. Devem ser destacados os seguintes trechos:

— Pires do Rio-Brasília

Em abril deste ano, conforme previsto, o primeiro trem de carga chegou a Brasília, inicialmente com uma freqüência semanal, até a consolidação da linha e, a partir do segundo semestre, com maior dinamização.

— Itapeva-Ponta Grossa

Trecho do Tronco Principal Sul, cortando os Estados de São Paulo e Paraná, com 203 km de extensão. Término previsto para 1970.

— Ponta Grossa-Engenheiro Bley

Trecho do Tronco Principal Sul com 87 km de extensão no Estado do Paraná.

— Lages-Roca Sales

Trecho do Tronco Principal Sul com 296 km de extensão, cortando os Estados de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

— Roca Sales-Montenegro

Início do Tronco Sul, que entronca com a L-35 na estação de Roca Sales.

— Araguari-Uberlândia

Trecho constante do Tronco Principal do Sul, com 55 km de extensão no Estado de Minas Gerais, estando prevista sua conclusão no ano de 1971.

— Trecho Água Boa-Clanorte

Trecho com 70 km de extensão, ligando a zona agrícola no Norte do Paraná.

— Trecho Jundiapeba-Ribeirão Pires

Ligaçāo da EFCB com a EFSJ. Trecho componente do anel ferroviário da cidade de São Paulo, sendo sua finalidade imediata servir à COSIPA.

— Trecho Teresina-Altos-Crateús

Componente do Tronco Circular do Nordeste, com uma extensão de 238 km.

— Trecho Cruz das Almas-Santo Antônio de Jesus

Ligaçāo da VFLB ao Pôrto de São Roque, com extensão de 61 km no Estado da Bahia.

— Trecho Campinho-Ubaitaba-Jequié

Ligaçāo com 215 km de extensão no Estado da Bahia, destinada a servir o Pôrto de Campinho.

— Trecho Japeri-Terminal Marítimo de Santa Cruz

Variante com 40 km destinada a atender à COSIGUA e portos em estudos na Baía de Sepetiba.

— Trecho Roca Sales-Passo Fundo

Trecho com 168 km no Rio Grande do Sul.

— Variante do Pôrto de Itaqui

Variante com 20 km no Estado do Maranhāo, destinada a servir o pôrto de Itaqui e obras complementares.

7. NOVOS PROJETOS

Em adição a estas obras que vêm sendo executadas pelo Ministério dos Transportes, programam-se novos projetos, com vistas aos objetivos básicos da integração das diversas modalidades de transportes; da colonização dos vazios demográficos; do acesso às nossas faixas de fronteira; da utilização de nossa extensa rede hidrográfica do abastecimento aos nossos portos, distribuídos ao longo do extenso litoral brasileiro.

7.1. Projeto do São Francisco

Como exemplo das enormes vantagens advindas da integração das diversas modalidades de transporte, citaríamos o plano que programamos executar para utilização do Rio São Francisco como elemento de ligação entre as rēdes rodoviária e ferroviária do Centro-Sul e do Nordeste do Brasil.

O projeto tira partido da navegabilidade do rio, entre Pirapora, e Juazeiro; prevé a construção dos portos nestes dois pontos terminais aos quais se vinculariam as ligações ferroviárias de Salvador a Petrolina e de Corinto a Pirapora, bem como a construção e pavimentação dos trechos rodoviários de Picos a Petrolina e Pirapora a Cancelhos. Dois feixes rodoviários provindos dos pólos econômicos do Nordeste e do Centro-Sul, estarão convergindo para os portos de Pirapora e Petrolina, possibilitando a utilização do transporte fluvial ao longo de extenso trecho naveável do São Francisco. Canalizando os produtos agropecuários de São Paulo e das férteis regiões mineiras do Triângulo e Alto do Paraíba para os centros consumidores do Nordeste e transportanto sal e gesso no sentido Norte-Sul, o projeto apresenta notável sentido econômico e produz mais um elo para a integração político-administrativa do País.

7.2. Planejamento de Transporte para a Amazônia

O desafio nacional da nossa época é a ocupação, em termos populacionais, da região norte brasileira. Esta vasta zona de superfície equivalente ao dobro da dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia, que têm juntos 2.035.841 km², representa com seus 4.196.280 km², 49,47% da superfície do Brasil; sua população de 2.681.782 habitantes (3,83% da população nacional, que é de 70.967.185 habitantes), é acha-se concentrada em cerca de 25 cidades com mais de 25.000 habitantes.

A vida econômica é polarizada por Belém (402.170 habitantes) e por São Paulo, ao Sul, como se vê nos mapas, deixando uma vastíssima região transformada em verdadeiro vácuo econômico (área, aproximada de 750.000 km², equivale à superfície de Goiás).

ACEITANDO o desafio, o Governo Federal pretende superar o problema. A contribuição do Ministério dos Transportes far-se-á por três formas:

- Estradas de Colonização;
- Navegabilidade permanente em um sistema fluvial; e
- Incentivo ao uso de embarcações adequadas ao meio.

As "Estradas de Colonização" serão rodovias de primeira abertura, lançadas com projetos para execução por etapas, tendo inicialmente plataforma reduzida e acompanhando a conformação do terreno, dotadas, no entanto, de completo sistema de drenagem e revestimento adequado, de forma a permitirem tráfego permanente.

A navegabilidade da rede hidrográfica amazônica se manteria entre:

- Belém e Marabá (PA), pelo rio Tocantins;
- Belém e Altamiro (PA), pelo rio Xingu;
- Santarém e Itaituba (PA), pelo rio Tapajós;
- Manaus, Barcelos e Boa Vista, pelos Negro e Branco;
- Manaus, Humaitá e Pôrto Velho, pelo rio Madeira;
- Manaus, Labrea e Rio Branco, pelos rios Purus e Acre;
- Manaus, Tefé, Cruzeiro do Sul, pelo rio Juruá;
- Belém, Manaus, Tefé e Benjamim Constant, pelo rio Amazonas.

Os incentivos a navegação seriam dirigidos à montagem de estaleiros para construção de chatas de calados convenientes e introdução de empurreadores de uso adequado ao Rio Amazonas e seus afluentes.

Minério, madeira, borracha, castanha e outros produtos agropecuários decorrentes da implantação de núcleos de colonização, se conduzidos pelo uso destas chatas, poderão chegar aos portos do País e aos centros consumidores, de modo a competir no Mercado com o fluxo das produções de outras regiões.

7.3. A Rodovia Pan-Americana

O Ministério dos Transportes introduz, no sistema rodoviário do País, a chamada Rodovia Pan-Americana, com a finalidade de:

- ligar, no sentido leste-oeste, o nordeste brasileiro à Região Amazônica;
- servir de conexão entre os terminais dos trechos navegáveis dos afluentes do Amazonas;
- acompanhar a linha de transição entre o Planalto Central e a planície Amazônica e a linha da zona de influência do rio Amazonas;
- servir como nova ligação internacional, partindo esta do norte brasileiro até encontrar a rodovia Marginal da Selva, no Peru.

Em continuação às estradas BR-232 e BR-230, que nascem em Recife e João Pessoa e já se encontram abertas até a Belém-Brasília, esta diretriz rodoviária partiria de Araguaína no Estado de Goiás, em direção a São Félix do Xingu, para, em seguida, alcançar o pôrto de Itaituba, no rio Tapajós. Com a construção deste trecho, seria constituído um anel de conexão alcançando uma área polarizada por Santarém (na confluência do Tapajós), por Belém (o grande polo da região) e Marabá, pôrto do Tocantins. A colonização desta área seria motivada pelas férteis terras de Itaituba (possibilitando o extrativismo vegetal: borracha, castanha, madeiras, etc.) e pela extração mineral do manganês, sal-gema e carvão, em Marabá, além de culturas diversas em todo o Sul do Pará.

De Itaituba, a diretriz rodoviária seguiria ao longo do Tapajós até Jacareacanga, de onde partiria para encontrar o trecho, já construído, ligando Humaitá e Lábrea, entre os rios Purus e Madeira.

Além de Lábrea, o tronco rodoviário cortaria o rio Juruá em Elrunapé e alcançaria o rio Javari, em Elvira, na fronteira do Peru.

Com a primeira abertura desta rodovia, com características técnicas reduzidas, obras de arte de madeira nos pequenos rios e balsas nos maiores afluentes, estará sendo integrado o transporte terrestre e fluvial na Amazônia e terá sido criada propícia área de colonização entre o rio Amazonas e a rodovia que corre ao longo da linha limítrofe de sua zona de influência e corta os seus afluentes navegáveis. Avançando de leste para oeste, entre a chapada e a planície, a rodovia conduzirá o homem nordestino para o ocidente amazônico. O vazio demográfico do País, dotado de áreas favoráveis ao extrativismo vegetal e mineral, estará ligado à região do Nordeste, onde a concentração populacional é das mais elevadas do Brasil.

Dentro da mesma ordem de idéias seria lançada no plano rodoviário nacional a estrada limítrofe da zona norte, de influência do rio Amazonas, conectando os terminais dos trechos navegáveis, em Maura, no rio Negro, Porteira, no rio Trombetas, Alaçaranduba, no rio Jari, e Macapá.

8. A PROBLEMÁTICA DA AMÉRICA LATINA

Exportadores de produtos primários, com indústria em fase de instalação e geralmente incipiente, de economia extrativa, sem mercado interno apreciável, os países latino-americanos dependem do comércio exterior, tanto para a colocação de seus produtos como para a compra de alimentos e bens industrializados. Muitas são as forças de inércia que tolhem estes países na arrancada desenvolvimentista e muito precisa ser feito para saírem da impotência econômica. A ausência da infra-estrutura capaz de suportar grandes empreendimentos, a coexistência de extensas áreas marginalizadas no processo sócio-econômico, de densidade populacional inferior a um habitante por quilômetro quadrado, e grandes cidades igualadas aos maiores centros culturais da Europa e dos Estados Unidos, florescendo em regiões de elevado índice demográfico como verdadeiras ilhas de desenvolvimento, praticamente desligadas entre si, geram problemas de tratamento delicado e representam alguns dos entraves ao desenvolvimento.

Dentre os investimentos básicos mais urgentes, destaca-se o setor dos transportes, na regularização de cursos de água, na consolidação da navegação costeira, em aeroportos, na melhoria de ferrovias e na implantação de rodovias pioneiras que levem a civilização aos rincões mais afastados do Continente, incorporando terras para a lavoura; permitindo a exploração de grandes jazidas de petróleo, ferro, carvão, manganês e outros minérios; criando cidades e oportunidades de emprego; gerando mercado consumidor; contribuindo, enfim, com altíssima parcela na formação da riqueza de cada País.

Este é o sentido da Rodovia Marginal da Selva e é também o sentido que o Ministério dos Transportes deseja imprimir às vias projetadas e em execução para interligação do Brasil com os países vizinhos.

O nosso sistema ferroviário estará harmonizado com as linhas-tronco da Bolívia, Chile, Argentina e Uruguai para abastecimento dos portos de Paranaguá, Pôrto Alegre e Rio Grande.

Promovem-se ligações rodoviárias com o Uruguai e a Argentina no Rio Grande do Sul, tais como: Quinta-Chui, Pelotas-Jaguarão, Rosário-Livramento e Alegrete-Uruguaiana.

A BR-277 produz a ligação do Paraguai com o pôrto fluvial de Foz de Iguaçu e o pôrto de Paranaguá, na Costa do Brasil.

Finalmente, a Brasília-Acre, a ligação Manaus-Caracarai-Boa Vista e a projetada Pan-Amazônica integrarão o sistema rodoviário brasileiro ao pan-americano.

O grande obstáculo para o acesso à Costa do Pacífico, constituído pela Cordilheira dos Andes; a conformação do relevo, dirigindo os rios para o litoral Atlântico e a Costa Brasileira, configuraram a situação favorável do Brasil no contexto Sul-Americano, através da crescente solicitação do nosso Sistema Viário e Portuário.

9. CONCLUSÃO

9.1. Temos, assim, apresentado aos Senhores a problemática dos transportes no Brasil.

A característica fundamental, seja no planejamento, seja na execução, tem sido a de dar continuidade aos trabalhos em curso no âmbito do Ministério dos Transportes, introduzindo-se as correções necessárias a fim de ajustar o programa à conjuntura.

No Governo do Ilustre Marechal Castello Branco, coube ao então Ministro da Viação e Obras Públicas, Marechal Juarez Távora, a difícil tarefa de iniciar as modificações de métodos e objetivos modificando as legislações e estruturas que regem os diversos setores de transporte, cabendo agora a nós continuar aquele trabalho, dando ênfase ao Homem, procurando com a incentivação dos investimentos criar novas fontes de trabalho, geradoras do bem-estar social e elevação do padrão de vida do nosso povo, ativando a marcha para o desenvolvimento cada vez maior da Nação.

9.2. Do que acabamos de expor, podemos concluir:

- a. No setor rodoviário, serão implantados cerca de 12.000 km e pavimentados 8.000 km, o que equivale a dizer que a extensão pavimentada, será elevada de 60%.
- b. No setor ferroviário, devemos realizar a reorganização administrativa e operacional do sistema, a remodelação da linha permanente nos trechos de maior densidade de tráfego, reaparelhamento das terminais, a construção de variantes e extensão de linhas de reconhecida necessidade.
- c. No setor de portos, a maior preocupação tem sido a de elevar a produtividade, reduzir os custos e tornar mais dinâmica a atividade dos portos organizados, particularmente com a construção de terminais de alta capacidade para granéis e através do reequipamento de todos os portos.
- d. No setor da navegação interior nossos trabalhos visam a realizar completo levantamento do potencial de transporte de carga e/ou passageiros nas principais bacias, tendo em vista a formulação de um Plano Nacional de Navegação Interior. Simultaneamente, algumas obras marcantes já estão sendo realizadas, entre as quais destacamos:

- Barragem do Anel de D. Marcos
- Eclusas de Boa Esperança
- Canalização do rio Tietê
- Barragem de Três Irmãos

e. No setor da **navegação de cabotagem**, o que se objetiva é o estabelecimento de um conjunto de linhas regulares ao longo da costa, com frequência conveniente, de maneira a transportar, pelo custo mínimo a carga prevista. Dois empreendimentos merecem destaque especial:

- Estabelecimento da Linha de Integração Nacional
- Organização da LIBRA (Linhas Brasileiras de Navegação).

f. No setor da **navegação de longo curso**, o objetivo a atingir consubstancia-se na maior participação da bandeira nacional. Fatos concretos dessa meta podem ser apresentados como já realizados:

- Recíprocidade no tráfego Brasil-Escandinávia
- Acordo de navegação Brasil-Polônia
- Acordo de navegação Brasil-Estados Unidos
- Participação de armadores privados em associação com o Lloyd Brasileiro.

g. No setor da **construção naval**, o que se objetiva é a expansão das frotas nacionais de longo curso e de cabotagem, assim como da frota de embarcações adequadas à navegação fluvial. Em julho de 1968 temos 82 embarcações em construção nos estaleiros nacionais e 14 em estaleiros estrangeiros, perfazendo um total de 1.079.435 TDW.

10. PALAVRAS FINAIS

Se há necessidade de que façamos uma síntese dos sentimentos que nosso manuseio direto de problemas brasileiros nos tem dado, no pôsto com que o Senhor Presidente da República nos honrou, escolheríamos uma palavra para defini-la: **Entusiasmo**. Pois é com entusiasmo que procuramos resolver esses problemas, certos de que, sobre a objetividade de cada planejamento e de cada obra, urge que ergamos um espírito de confiança e de fé, um impulso de otimismo e de alegria, a fim de que possamos fazer o Brasil caminhar para o futuro, sob a égide da Revolução da Dignidade iniciada neste País em 31 de março de 1964 e de que o Marechal Costa e Silva é símbolo e penhor, chefe e líder. Com o entusiasmo de um Brasil novo, não temos por que temer o futuro. Com o progresso de um Brasil forte, seremos em breve a potência mundial que temos a capacidade de ser. Com o otimismo de um Brasil feliz, teremos força para enfrentar as dificuldades de cada fase de nosso avanço.

Com esta mensagem de confiança no trabalho que o Brasil vem realizando para iniciar sua arrancada rumo ao progresso social e à conquista das novas tecnologias, agradeço a atenção que me dispensaram e sou grato pela oportunidade, que me concederam, de tecer considerações sobre aspectos importantes da Pátria de todos nós.