

TRANSPORTES NO RIO DE JANEIRO

Maio/2000

[retorna](#)

Sumário

[Aspectos Gerais](#)

[Estado](#)

[Economia](#)

[Sistema de Transportes](#)

[Transporte Rodoviário](#)

[Malha Rodoviária](#)

[Transporte Ferroviário de Carga](#)

[Transporte Urbano sob Trilhos](#)

[Sistema Portuário](#)

[Porto do Rio de Janeiro](#)

[Porto de Sepetiba](#)

[Porto de Angra dos Reis](#)

[Porto do Forno](#)

[Porto de Niterói](#)

[Movimentação de Carga nos Portos](#)

[Construção Naval](#)

[Investimentos Previstos no PPA 2000 a 2003](#)

[Autoridades](#)

ASPECTOS GERAIS

O ESTADO ...

CAPITAL	RIO DE JANEIRO
ÁREA	43.919,7 km ²
POPULAÇÃO	13.807.358 hab.
PRINCIPAIS CIDADES	Rio de Janeiro 5.598.953 hab. São Gonçalo 869.254 hab. Nova Iguaçu 862.225 hab.

Duq.de Caxias 746.758 hab.
Niterói 459.884 hab.

FONTE: IBGE - Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - 1999.

... E SUA ECONOMIA

PRODUTOS AGRÍCOLAS (Em 10 ³ t/ano)	Cana-de-Açúcar	7.446
	Mandioca	201
	Tomate	177
	Milho	34
	Arroz	15
PRODUTOS MINERAIS (Em 10 ³ t/ano)	Titânio-ilmenita	7
	Zircônio	3
PECUÁRIA (milhares de cabeças)	Bovinos	1.837
	Suínos	193
PRINCIPAIS INDÚSTRIAS	Química, Metalúrgica e alimentícia.	
Participação no PIB Nacional	11,1%	

Dados de 1998.

SISTEMA DE TRANSPORTES

O sistema viário do estado do Rio de Janeiro serve, predominantemente, à passagem de fluxos oriundos e destinados a outros estados, como é o caso dos minérios e produtos siderúrgicos destinados à exportação, provenientes de Minas Gerais.

Os transportes, no Estado, caracterizam-se pela sobreposição de elevados fluxos de passageiros e de carga, em corredores densos, alguns saturados.

A circulação de bens e mercadorias apresenta um elevado grau de interdependência com o transporte de passageiros.

Verificam-se, assim, nítidas interfaces entre corredores urbanos e interurbanos.

Um exemplo é a Avenida Brasil, nacionalmente conhecida como um dos corredores mais congestionados do país, que conta, hoje, com a alternativa da Linha Vermelha para a absorção do seu tráfego urbano.

O relevo montanhoso, aliado ao intenso fluxo de transporte, impõe à malha rodoviária do Estado elevados e frequentes custos de conservação.

O sistema ferroviário do Rio de Janeiro é composto das linhas da Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e da MRS Logística S.A.

O trecho ferroviário que se estende de Barra do Piraí (RJ) a São Paulo, percorrendo o Vale do Paraíba, reveste-se de grande importância por ser um dos elementos de ligação dos centros que definem aquele que é o mais importante pólo econômico do País, o Triângulo Rio - Belo Horizonte - São Paulo.

Contando com um contingente populacional elevado, predominantemente de baixa renda, e concentrando atividades que geram elevado número de deslocamentos, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro é altamente dependente do seu sistema de transporte urbano de passageiros.

Este sistema é formado pelos subsistemas ferroviário, metroviário, rodoviário e hidroviário.

O subsistema ferroviário de passageiros é operado pela FLUMITRENS, que foi privatizada em julho de 1998.

O subsistema metroviário é operado pela Opportrans que foi privatizada em abril de 1998.

Quanto ao transporte de passageiros por ônibus, sua operação é mantida por empresas de capital público e privado.

O transporte de passageiros por barcas, entre Rio - Niterói e Rio - Ilha do Governador, é realizado pela Companhia de Navegação do Estado do Rio de Janeiro - CONERJ, privatizada em 5/2/98. O consórcio vencedor do leilão de privatização assumiu e manteve o nome da empresa em 12/2/98.

O sistema de transportes do Estado inclui, ainda, os portos do Rio, Sepetiba, Forno e Angra dos Reis.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O estado do Rio de Janeiro conta com uma malha rodoviária com cerca de 22.069 km, dos quais 1.602 km são federais, 4.819 km estaduais e 15.648 km municipais.

Dos 5 trechos rodoviários federais já concedidos ao setor privado, 4 encontram-se total ou parcialmente localizados no estado do Rio de Janeiro.

A exploração da ponte foi concedida, por um prazo de 20 anos, ao Consórcio Camargo Corrêa / Andrade Gutierrez.

A PONTE - Concessionária da Ponte Rio - Niterói S.A., realizará investimentos da ordem de US\$ 55 milhões, durante os 20 anos da concessão.

A NOVADUTRA - Concessionária da Rodovia Presidente Dutra S.A. (BR-116) será responsável pelo trecho de 406 km por um período de 25 anos e investirá na rodovia cerca de US\$ 717 milhões.

A CONKER - Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio investirá nos 179 km da BR-040, rodovia sob sua responsabilidade, cerca de US\$ 301 milhões, no decorrer de 25 anos.

A CRT - Concessionária Rio - Teresópolis será responsável pelo trecho de 144,4 km da BR-116 - Rio/Teresópolis/Além Paraíba, por um período de 25 anos e investirá cerca de US\$ 124,3 milhões.

O Ministério dos Transportes implantou o "Programa de Revitalização dos Eixos Rodoviários" com o objetivo de revitalizar os principais eixos rodoviários da Malha Federal, sob jurisdição do Governo Federal, responsáveis pelos maiores fluxos de carga e passageiros no País. O valor previsto para o programa, em 1999, foi de R\$ 42 milhões, com extensão da malha a ser atingida de 15.771 km.

No estado do Rio de Janeiro foram aplicados no programa, R\$ 1,2 milhão no trecho BR-101 - Div. ES/RJ ao acesso a ponte Costa e Silva, com 511 km de extensão.

Foi realizado também o “Programa de Conservação Rotineira” com o objetivo de executar imediatamente todos os serviços de conservação rotineira dos trechos não atingidos pelo “Programa de Revitalização dos Eixos Rodoviários Nacionais”.

O valor previsto para este programa, em 1999, foi de R\$ 66,3 milhões sendo R\$ 38,1 milhões para conservação e R\$ 28,2 milhões para restauração.

No estado do Rio de Janeiro foram aplicados recursos de R\$ 385 mil em contratos de conservação e R\$ 1,5 milhão em contratos de restauração.

No âmbito do Programa de Concessão de Rodovias Federais, do DNER prevê-se a licitação, em 2000, dos trechos:

- * BR-101/RJ - Div. RJ/ES - Ponte Pres. Costa e Silva com 320 km de extensão.
- * BR-393/RJ - Div. MG/RJ (Além Paraíba) - Entr. BR-116/RJ (Via Dutra) com 194 km de extensão.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MALHA RODOVIÁRIA

Em Km

JURISDIÇÃO/ SITUAÇÃO	FEDERAL (DNER)	%	ESTADUAL	%	ESTADUAL TRANSIT.	%	MUNICIPAL	%	TOTAL (RJ) (A)	TOTAL BRASIL (B)	A/B (%)
PAVIMENTADA	1.581,5	98,7	2.137,4	51,6	466,2	75,7	1.298,2	8,2	5.483,3	164.247,0	3,3
NÃO PAVIMENTADA	20,9	1,3	2.005,6	48,4	149,9	24,3	14.569,7	91,8	16.746,1	1.548.905,5	1,1
EM PAVIMENTAÇÃO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.130,0	-
SUBTOTAL	1.602,4	100	4.143,0	100	616,1	100	15.867,9	100	22.229,4	1.723.282,5	1,3
EM IMPLANTAÇÃO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.641,9	-
PLANEJADA	191,0	-	974,4	-	-	-	1.435,0	-	2.600,4	151.243,5	1,7
TOTAL	1.793,4	-	5.117,4	-	616,1	-	17.302,9	-	24.829,8	1.876.167,9	1,3

FONTE: DNER - 1999.

OBS: **Rodovias Estaduais Transitórias:** rodovias **estaduais existentes**, listadas e codificadas como BRs, cujos traçados coincidem com **diretrizes** de **rodovias federais planejadas** relacionadas na **Rede Rodoviária do PNV**.

O TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS

O sistema ferroviário do Rio de Janeiro é hoje operado pela Ferrovia Centro-Atlântica S.A. e pela MRS Logística.

A FCA investiu em sua malha, antigas SR-2 (Belo Horizonte), SR-7 (Salvador) e SR-8 (Campos), R\$ 61,4 milhões em 97, R\$ 60,4 milhões em 98 e R\$ 54,0 milhões em 1999, e pretende investir R\$ 100 milhões no biênio 2000/01.

A previsão é que a produção de transporte de 6,0 bilhões de TKU, verificada em 1999, alcance 13 bilhões em 2002, 6º ano da concessão.

As principais cargas movimentadas são: calcário para siderurgia, soja, derivados de petróleo claros, farelo de soja, clínquer e produtos siderúrgicos.

A MRS Logística é a empresa hoje responsável pela operação das antigas SR-3 e SR-4 da RFFSA.

Em 1997, a concessionária investiu R\$ 108,6 milhões, em 98 R\$ 83 milhões, em 99 R\$ 76 milhões e pretende investir R\$ 110 milhões no biênio 2000/01.

A produção de transporte nesta malha, que foi de 21,7 bilhões de TKU, em 1999, deverá alcançar, em 2002, o patamar de 30 bilhões de TKU.

Os principais produtos movimentados nesta malha são minério de ferro, produtos siderúrgicos, cimento, carvão e bauxita.

A ligação ferroviária mais importante do estado, conhecida como Ramal de São Paulo, pertence à MRS Logística e se estende pelo Vale do Paraíba, desde Barra do Piraí, cumprindo uma função estratégica de conexão entre dois dos mais desenvolvidos centros do país: Rio de Janeiro e São Paulo.

Merecem destaque, também, os trechos ferroviários no estado que permitem às cargas provenientes de outros estados alcançarem os portos fluminenses, como é o caso do minério de ferro da MBR que, proveniente de Minas Gerais, é exportado pelo Porto de Sepetiba, em cujas proximidades localiza-se o terminal privativo daquela empresa mineradora.

O TRANSPORTE URBANO SOBRE TRILHOS

O transporte urbano sobre trilhos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é operado pela Opportrans, privatizada em abril de 1998, e pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos - FLUMITRENS que, desde 22 de dezembro de 1994, integrou as linhas urbanas e suburbanas anteriormente sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU.

A FLUMITRENS, que foi privatizada em julho de 1998, opera 380 km de linhas, dos quais 168 km são eletrificados. O seu sistema conta com 104 estações para atender 14 municípios.

A CBTU continua a atuar como executora e gerenciadora do financiamento do projeto de modernização do sistema de transporte ferroviário urbano o Rio de Janeiro, que foi assumido pela União como parte dos entendimentos para sua estadualização.

Este projeto inclui a reabilitação de TUE's, a modernização de vagões, a recuperação de locomotivas e a recuperação de infra e superestrutura de via permanente.

O valor global do projeto é de US\$ 272,0 milhões, sendo US\$ 128,5 milhões oriundos de financiamento do Banco Mundial e US\$ 143,5 milhões de contrapartida da União.

Até dezembro de 1999 já foram desembolsados US\$ 275 milhões. Em virtude das novas perspectivas de conclusão do projeto, o BIRD e a SEAIN aprovaram a nova data, dez/2000 para conclusão do projeto e aporte de recursos adicionais.

Concluída a sonorização das 143 TUEs previstas, remodeladas 12 das 19 estações previstas, implantados 5,8 km de via em bitola larga eletrificada, iniciadas obras de 6 passarelas de pedestres, concluídos 73 km de muros e recuperação de 9 locomotivas.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS / ano

DISCRIMINAÇÃO	1996	1997	1998	1999
Pass. X 10 ³	331	246	159	224

Fonte: Relatório de Administração - 1999 / CBTU.

O SISTEMA PORTUÁRIO

A Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, dentro do Programa de Desestatização dos Portos, arrendou 2.585 mil m² de áreas operacionais, sendo 672 mil m² no porto do Rio de Janeiro, 1800 mil m² em Sepetiba e 113 mil m² em Angra dos Reis.

O porto do Rio de Janeiro, já concluiu sua privatização com os arrendamentos:

- * terminal papelero da Gamboa, que movimenta 200.000 t/ano. Prevê-se investimentos privados de cerca de R\$ 2,0 milhões. (MULTITERMINAIS)
- * terminal de açúcar, com perspectiva de alcançar 500.000 t/ano, a curto prazo. A previsão de investimentos privados é de R\$ 1,0 milhão, no mínimo. (SERVIPORT)
- * terminal de cimento, que prevê uma movimentação mínima de 100.000 t/ano e investimentos da ordem de R\$7,0 milhões (TAMUSI).
- * terminais de produtos siderúrgicos da Gamboa e de São Cristovão. Cada terminal movimentará 500.000 t/ano e receberá R\$ 2,0 milhões e R\$ 10,0 milhões em investimentos, respectivamente. (TRIUNFO)
- * terminal de contêineres I (TECON I), que prevê investimentos de R\$ 42 milhões. Este terminal movimenta 150.000 un./ano. (LIBRA)
- * terminal de contêineres II (TECON II). O terminal movimentará 160.000 un./ano e receberá R\$ 42 milhões em investimentos. (MULTITERMINAIS)
- * terminal roll-on roll-off, do transporte de veículos por sistemas de esteiras. (Consórcio Rio Veículos)

Ainda no porto do Rio de Janeiro, cita-se o projeto de revitalização do Píer Mauá, a cargo da Píer Mauá S.A., onde se prevê a aplicação de R\$ 176,0 milhões.

No porto de Sepetiba, foi assinado o contrato para construção e exploração do terminal de minério de ferro com a Companhia Portuária Baía de Sepetiba, que investirá R\$ 90,0 milhões em instalações e contará com financiamento externo do KfW alemão.

Foi assinado, também, o contrato de arrendamento do terminal de carvão. A vencedora da licitação foi a CSN, que prevê investimentos da ordem de R\$ 30,0 milhões e um aumento de movimentação de 3 milhões de t/ano para 3,5 milhões de t/ano.

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em associação com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), arrendou o Terminal de Contêineres do Porto de Sepetiba, em setembro de 1998. Nos 3 primeiros anos a CSN terá de investir cerca de R\$ 70 milhões. O TECON deverá atingir, em 2.003, a movimentação anual de 600 mil contêineres. Inaugurado em fevereiro/2000, o terminal com calado de 14,5 m de profundidade, até então inexistente no Brasil.

O processo de desestatização nos portos já trouxe resultados concretos, como o de redução dos custos dos serviços portuários:

- * terminal de cimento - redução de 44% (preço atual: R\$ 4,85/t);
- * terminal de contêineres - redução de 67% (preço atual: R\$ 70,00/t);
- * terminal de prod. siderúrgicos - redução de 60% (preço atual: R\$ 8,00/t).

Cabe destacar que o Programa “Brasil em Ação” do Governo Federal contempla o Projeto de Modernização do Porto de Sepetiba, para o qual destina recursos da ordem de R\$ 220,1 milhões.

Este projeto visou ampliar a capacidade operacional do porto para cargas em geral, dinamizando o desenvolvimento sócio econômico do estado do Rio de Janeiro.

Pode-se destacar, ainda, os seguintes benefícios: economia em fretes rodoviários; redução dos custos operacionais portuários; eliminação de horas de espera de navios; geração de empregos; geração de impostos federais, estaduais e municipais; aumento da capacidade de transporte de passageiros na área metropolitana do Rio de Janeiro; redução do fluxo de transporte de carga na Av. Brasil, com consequentes benefícios ambientais à cidade do Rio de Janeiro.

No âmbito do “Programa Brasil em Ação” o empreendimento foi considerado concluído em dez/99 tendo executado as seguintes obras: um berço para uso múltiplo, dois berços para contêineres e carga geral, acesso ferroviário, dragagem da bacia de evolução, aterro hidráulico e aprofundamento do canal de acesso (1ª e 2ª etapas) e pavimentação do retroporto.

Encontra-se em execução a conclusão da dragagem de aprofundamento do canal de acesso (3ª etapa) e obras complementares (remodelação/construção de peras ferroviárias na retroárea e ponte rodoviária).

No Porto de Angra dos Reis foi realizado o arrendamento de uma área de 113 mil m² para o Consórcio FCA/Angraporto, destinado a movimentação de carga, transporte de passageiros e atividades não operacionais.

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Administração

Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

Localização

Costa oeste da Baía de Guanabara.

Área de Influência

Abrange os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e sudoeste/sul da Bahia.

Acessos

Rodoviários: Avenida Brasil, na altura do armazém 22, ligando o porto às estradas que demandam o norte, o centro e o sul do País.

Ferrovíários: Pelas linhas da MRS Logística, em bitola estreita (terminal de Praia Formosa) e em bitola larga (terminal de Arará).

Instalações

- Cinco faixas de cais acostável:
 - molhe Oscar Weischenck (píer Mauá);
 - cais da Gamboa;
 - cais de São Cristóvão;
 - cais do Cajú;
 - Parque de Minério e Carvão (PMC).
- Terminais especializados:
 - terminal de trigo e cereais (Moinhos Fluminense e Guanabara);
 - terminal de explosivos e inflamáveis;
 - terminal de sal;
 - terminal de roll-on roll-off;
 - terminal de contêineres (TECONT).

PORTO DE SEPETIBA

Administração

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Localização

Em Itaguaí/RJ, na baía de Sepetiba (sudeste da Ilha da Madeira).

Área de Influência

Coincidente, em parte com a do porto do Rio de Janeiro, abrangendo os estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e o sudoeste de Goiás.

Acessos

Rodoviário: Ligado à BR-101 por trecho asfaltado de 8 km , entre Itaguaí e Coroa Grande.

Ferrovário: Linhas de bitola larga da MRS Logística.

Marítimo: Canal de 22 km e profundidade de 15 m desde a entrada da barra até a bacia de evolução em frente ao píer.

Instalações

- * Plataforma de 540 m, com 4 berços e 1 píer, 39,5 m de largura e profundidade 15 m (lado sul) e 12 m (face norte);
- * 5 pátios descobertos para carvão metalúrgico e coque (117.000 m² e 680.000 t de capacidade);
- * 2 silos verticais para alumina (3.508 m² e 30.630 t de capacidade);
- * Terminal para minério de ferro, de uso privativo da MVR (fora da área do porto, em Mangaratiba).

PORTO DE ANGRA DOS REIS

Administração

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Localização

Município de Angra dos Reis, na baía da Ilha Grande, ao sul do litoral do Rio de Janeiro.

Área de Influência

Litoral da baía da Ilha Grande, sul do Rio de Janeiro e Minas Gerais, norte de São Paulo e Goiás.

Acessos

Rodoviários: BR-494, que alcança a BR-116 (Rio/São Paulo). Liga-se a Santos e Rio de Janeiro através da BR-101.

Ferroviário: Linhas da Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

Marítimos: Dois canais, a leste e a oeste da Ilha Grande, com 11 e 8 km de comprimento, respectivamente.

Instalações

- * Cais acostável, constituído por um terraplano de 400 m de comprimento e 180 m de largura, com 2 berços em forma de molhe e píer;
- * 3 armazéns, com área útil de 5.310 m² e 58.000 t de capacidade estática de armazenagem;
- * Um silo para armazenagem de trigo com capacidade de 10.000 t;
- * Terminal de trigo e cereais;
- * Terminal de derivado de petróleo;
- * Terminal pesqueiro.

PORTO DO FORNO

Administração

Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ.

Localização

Em Arraial do Cabo/RJ, na extremidade norte da Praia dos Anjos, junto ao Morro da Fortaleza.

Área de Influência

Região dos Lagos do estado do Rio de Janeiro (atende a Companhia Nacional de Álcalis, a Refinaria Nacional de sal e a Salinas Perynas, instaladas no retroporto).

Acessos

Rodoviário: RJ-140/BR-120, que encontram a RJ-106, em São Pedro da Aldeia.

Marítimo: Canal de acesso, com extensão de 1,6 km, largura mínima de 70 m e profundidade de 12 m. A barra está compreendida entre as Ilhas de Cabo Frio e dos Porcos com 1,3 km de largura e profundidades de 30 a 50 m.

Instalações

- 2 cais comerciais sobre dolphins, com 200 e 100 m de comprimento, ambos com profundidade de 11 m;
- 2 pátios de estocagem descoberto, com área total de 18.200 m² (granéis sólidos);
- Um tanque de granéis líquidos **desativado** (10.578 m³).

PORTO DE NITERÓI

Administração

Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ).

Localização

Em Niterói/RJ na costa leste da baía de Guanabara.

Área de Influência

Restringe-se ao Município de Niterói.

Acessos

NITERÓI	-	-	-	-	147,1	-	-	147,1	147,1
FORNO		-	-	-	468,7	-	1,1	469,8	469,8

FONTE: Anuário Estatístico Portuário - 1998.

CONSTRUÇÃO NAVAL

Graças à sua privilegiada situação geográfica, o Rio de Janeiro dispõe de duas baías, sem similar no restante do litoral brasileiro, para o desenvolvimento da indústria naval e das atividades marítimas.

Como consequência dessa localização, implantou-se no estado o maior pólo econômico de atividades navais do Brasil e do hemisfério sul.

O Rio de Janeiro concentra mais de 90% dos estaleiros nacionais de construção e de reparação naval.

O Setor hoje convive com problemas de capacidade ociosa, função do baixo nível de encomendas internas e externas, de estagnação tecnológica, de redução de pessoal, de desatualização profissional e de obsolescência de máquinas e equipamentos.

O Ministério dos Transportes tem trabalhado no sentido de aumentar a captação de recursos para a renovação da frota de marinha mercante, de forma a diminuir a capacidade ociosa dos estaleiros nacionais e gerar empregos no setor.

A Lei nº 9.365, de 16/12/96, que institui a Taxa de Juros de Longo Prazo - TJLP, dispendo sobre a remuneração do PIS-PASEP, FAT e do Fundo de Marinha Mercante, estabelece a correção cambial para os financiamentos do Fundo de Marinha Mercante, visando a retomada dos investimentos no setor naval.

Buscando a redução dos elevados custos de capital e operacional, para o aumento da competitividade, sem expor a frota nacional à concorrência desigual com os armadores estrangeiros e, dentro, portanto, do espírito de modernização e descentralização, foi promulgada a Lei nº 9.432, em 08/01/97, dispendo sobre a ordenação do transporte aquaviário.

Esta Lei institui em seu artigo 11 o Registro Especial Brasileiro - REB, regulamentado pelo Decreto nº 2.256, de 17/06/97, que estabelece incentivos ao Setor.

A Medida Provisória nº 1.109, de 29/8/95, hoje MP nº 1.960-61, 27/04/00, altera a legislação referente ao (AFRMM) e ao Fundo de Marinha Mercante - FMM, trazendo aperfeiçoamentos ao sistema.

A retração dos investimentos na renovação e ampliação da frota mercante, com a conseqüente desativação da indústria naval, deve-se às atuais condições de financiamento com recursos do Fundo da Marinha Mercante, o que não tem estimulado os armadores brasileiros a pleitearem a colocação de novas encomendas em estaleiros nacionais, agravando o quadro existente.

Apesar do crescimento de nosso comércio internacional, o reflexo dessa situação, espelha-se, cada vez mais, na redução do número de embarcações de bandeira brasileira operando no longo curso e no aumento de afretamentos de navios estrangeiros pelos armadores.

Em 1997 o movimento de exportação e importação brasileiro gerou no longo curso um total de fretes da ordem de U\$ 5,3 bilhões. A participação com navios próprios foi de 6%, afretados 16% e estrangeiros 78%. Na cabotagem, o total dos fretes gerados foi da ordem de U\$ 393,3 milhões, sendo 72% com navios próprios e 28% com navios afretados.

Nas décadas de 70 e 80 a bandeira brasileira participou com cerca de 47% do total dos fretes gerados no longo curso, respectivamente, 22% e 21% com navios próprios.

Outro aspecto no quadro atual da marinha mercante e construção naval é de que nos anos de 1997 e 1998 não foi efetivado nenhum contrato para a construção de embarcações de longo curso e cabotagem à conta de recursos do FMM.

O setor de transportes do país está-se transformando (portos modernizados e privatizados, aumento na demanda para a navegação de cabotagem) e criando oportunidades para os estaleiros, que deverão se preparar para aumentar e renovar a frota brasileira.

INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA 2000 A 2003



AUTORIDADES

GOVERNO ESTADUAL

GOVERNADOR: **ANTHONY WILLIAM GAROTINHO MATHEUS DE OLIVEIRA**

Palácio Guanabara - Rua Pinheiro Machado, s/nº

CEP. 22.238-900

Telefones: (021) 553-1030 / 553-3518 / 553-4573 - FAX: 553-6162

VICE-GOVERNADORA: **BENEDITA SOUZA DA SILVA SAMPAIO**

Telefones: (021) 212-3772 / 212-7106 / 212-7107 - FAX: 212-7146

SECRETÁRIO DE TRANSPORTES: **LUIS ALFREDO SALOMÃO**

Telefones : (021) 299-3451 / 299-3452 / 299-3453

GOVERNO MUNICIPAL

PREFEITO: **LUIZ PAULO FERNANDEZ CONDE**

Centro Adm. S. Sebastião - Rua Afonso Cavalcanti, 455 - Cidade Nova

CEP: 20.211-110

Telefones: (021) 503-2810 / 503-2815 - FAX: 273-9977

REPRESENTAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL

PARLAMENTAR	LEGENDA	TELEFONE (*)
--------------------	----------------	---------------------

SENADORES

Artur da Távola	PSDB	311-2431 / 311-2437
Geraldo Cândido	PT	311-2171 / 311-2177
Roberto Saturnino	PSB	311-4229 / 311-4230

DEPUTADOS

Alcione Athayde	PPB	318-5512
Aldir Cabral	PSDB	318-5904
Alexandre Cardoso	PSB	318-5205
Alexandre Santos	PSDB	318-5302
Almerinda de Carvalho	PFL	318-5936
Arolde de Oliveira	PFL	318-5917
Ayrton Xerez	PPS	318-5533
Bispo Rodrigues	PL	318-5737
Carlos Santana	PT	318-5382
Cornélio Ribeiro	PDT	318-5714
Coronel Garcia	PSDB	318-5432
Dino Fernandes	PSDB	318-5544
Dr. Heleno	PSDB	318-5628
Eber Silva	PDT	318-5435
Eduardo Paes	PTB	318-5742
Eurico Miranda	PPB	318-5420
Fernando Gabeira	PV	318-5374
Fernando Gonçalves	PTB	318-5256
Francisco Silva	PST	318-5512
Iéδιο Rosa	PMDB	318-5266
Jair Bolsonaro	PPB	318-5482
Jandira Feghali	PC do B	318-5443
João Mendes	PMDB	318-5831
João Sampaio	PDT	318-5944
Jorge Bittar	PT	318-5565
Jorge Wilson	PMDB	318-5942
José Carlos Coutinho	PFL	318-5843

Laura Carneiro	PFL	318-5516
Luis Eduardo	PDT	318-5517
Luiz Ribeiro	PSDB	318-5583
Luiz Sérgio	PT	318-5265
Marcio Fortes	PSDB	318-5246
Mattos Nascimento	PST	318-5315
Milton Temer	PT	318-5232
Miriam Reid	PDT	318-5950
Miro Teixeira	PDT	318-5272
Pastor Valdeci	PSL	318-5508
Paulo Baltazar	PSB	318-5370
Paulo Feijó	PSDB	318-5346
Roberto Jefferson	PTB	318-5208
Rodrigo Maia	PTB	318-5566
Ronaldo César Coelho	PSDB	318-5279
Rubem Medina	PFL	318-5610
Simão Sessim	PPB	318-5709
Vivaldo Barbosa	PDT	318-5578
Wanderley Martins	PDT	318-5939

(*) DDD (61) Brasília.