

TRANSPORTES EM SÃO PAULO

Maio/2000

[retorna](#)

Sumário

[Aspectos Gerais](#)

[Estado](#)

[Economia](#)

[Sistema de Transportes](#)

[Transporte Rodoviário](#)

[Malha Rodoviária](#)

[Transporte Ferroviário de Carga](#)

[Transporte Urbano sobre Trilhos](#)

[Transporte Hidroviário](#)

[Sistema Portuário](#)

[Porto de Santos](#)

[Porto de São Sebastião](#)

[Porto de Presidente Epitácio](#)

[Porto de Panorama](#)

[Movimentação de Carga nos Portos](#)

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

[Autoridades](#)

[ASPECTOS GERAIS](#)

[O ESTADO ...](#)

CAPITAL	SÃO PAULO
ÁREA	248.808,8 km ²
POPULAÇÃO	35.816.740 hab.
PRINCIPAIS CIDADES	São Paulo 9.968.485 hab. Guarulhos 1.095.874 hab. Campinas 950.043 hab. S. Bernardo 723.132 hab.

... E SUA ECONOMIA

PRODUTOS AGRÍCOLAS (Em 10 ³ t/ano)	Cana-de-açúcar	197.144
	Milho	3.811
	Soja	1.421
	Tomate	839
	Mandioca	701
PRODUTOS MINERAIS (Em 10 ³ t/ano)	Ferro	286
	Manganês	2,1
PECUÁRIA (milhões de cabeças)	Bovinos	12,8
	Suínos	1,8
PRINCIPAIS INDÚSTRIAS	Metalúrgica, alimentícia, eletroeletrônica e automobilística.	
Participação no PIB Nacional	37%	

Dados de 1998.

O SISTEMA DE TRANSPORTES

O Estado de São Paulo caracteriza-se por ser um expressivo mercado produtor e consumidor, havendo uma concentração da movimentação de cargas com direção à grande São Paulo ou ao Porto de Santos, tanto no sentido de exportação como de importação.

Pelo seu sistema de transporte, composto dos subsistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário e portuário, escoam uma grande quantidade de soja e derivados, milho, trigo, cítricos e fertilizantes, minérios e produtos siderúrgicos, além de uma gama variada de outros produtos.

O subsistema rodoviário apresenta como característica a predominância de rodovias sob jurisdição estadual. Constitui-se de 195.071 km de rodovias, com 1.293 km de federais, 18.293 km de estaduais e 175.632 km de municipais, sendo que 26.377 km são pavimentadas e 168.527 km não são pavimentadas.

A malha federal é composta de trechos da BR-101 litorânea, da BR-116, da BR-153 e da BR-381.

As principais rodovias estaduais são aquelas que tem a capital como centro irradiador. São elas as SP-150/160, SP-270, SP-280, SP-294, SP-300, SP-310, SP-320, SP-326, SP-330 e SP-348.

Rodovias transversais a estas complementam a malha rodoviária do Estado. Dentre elas destacam-se: SP-225, SP-255, SP-425 e SP-463.

O subsistema ferroviário é composto de linhas da FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A., da MRS Logística S.A. e da Ferrovia Novoeste S.A., em bitola estreita e larga. A malha ferroviária totaliza cerca de 7.200 km.

O subsistema hidroviário é constituído pelo rio Tietê, navegável desde Conchas até o rio Paraná com 600 km de extensão, formando, com aquele rio, a hidrovia Tietê-Paraná, que interliga o estado de São Paulo com as áreas produtoras de Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Paraná.

Do subsistema portuário de São Paulo fazem parte os portos marítimos de Santos e São Sebastião e os portos fluviais de Presidente Epitácio e de Panorama. O porto de Santos é o maior e o mais importante do país. Os principais produtos movimentados são: derivados de petróleo, milho, trigo, soja, farelos, cítricos, carvão, fertilizantes, café e produtos industrializados.

O porto de São Sebastião, localizado no litoral norte de São Paulo, movimenta derivados de petróleo, veículos, produtos siderúrgicos e amianto.

O subsistema de transporte urbano sobre trilhos é operado pela CPTM e pelo METRÔ.

O estado de São Paulo conta ainda com 2 projetos contemplados no Programa Brasil em Ação: o Gasoduto Brasil - Bolívia e o RODOANEL.

Em março de 2000 foi concluída e inaugurada a obra do Gasoduto Brasil - Bolívia.

Com 3.150 km e orçado em US\$ 2 bilhões, o empreendimento disponibiliza gás natural a cinco estados brasileiros: MS, SP, PR, SC e RS.

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O estado de São Paulo é bem servido por rodovias pavimentadas que ligam sua capital a todos os municípios. A maioria das rodovias federais foram repassadas para a administração da Secretaria de Transportes do Estado, tendo ficado sob a responsabilidade do DNER somente uma parte da BR-101, a BR-116, a BR-153, a BR-381 e a BR-456.

Os trechos da BR-101 que estão sob a administração do DNER são: da Divisa RJ/SP até Ubatuba; de São Sebastião a Toque-Toque e o trecho entre Bertioga até o entroncamento da rodovia SP-055. O restante da rodovia está sob a responsabilidade da Secretaria de Transportes e recebe a denominação de SP-055.

A BR-116 é dividida em dois trechos. O primeiro corresponde à Rodovia Presidente Dutra, ou seja, entre a Divisa RJ/SP até São Paulo.

Este trecho, com 406,8 km de extensão foi concedido à iniciativa privada em 1995 e iniciada sua operação em 1996, pelo Consórcio Camargo Corrêa / Andrade Gutierrez, através da Empresa Rodovia Nova Dutra.

Estima-se a realização, neste trecho rodoviário, de investimentos da ordem de R\$ 799 milhões, ao longo de 25 anos, provenientes das receitas de pedágio e de empréstimos.

O segundo trecho da BR-116 corresponde à Rodovia Régis Bittencourt, que liga a cidade de São Paulo à Div. SP/PR.

A restauração e duplicação de 262 km fazem parte do Projeto da Rodovia do Mercosul, incluído no Programa "Brasil em Ação", pelo qual pretende-se a adequação da rodovia BR-116/376/101, entre São Paulo (SP), Curitiba (PR) e Florianópolis (SC), em sua 1ª fase.

As obras da 1ª fase (660 km) compreendem: duplicação de 465 km de pistas simples, restauração de 628 km, construção do contorno leste de Curitiba, com 43 km de pista dupla, construção de 1.007 m de túneis, construção de 194 obras de arte especiais (pontes e viadutos), implantação de 4 postos de pesagem e construção de 9 praças de pedágio.

Em sua 2ª fase o empreendimento, cujo projeto de engenharia encontra-se em elaboração e o financiamento externo, em negociação, contemplará o trecho Florianópolis - Osório, fortalecendo assim a integração com o MERCOSUL.

Este projeto deverá contar, de forma global, com inversões da ordem de R\$ 2.540,5 milhões, incluindo recursos do BID e EXIMBANK do Japão.

Em São Paulo foram concluídos 70% das obras: duplicação de 177 km, restauração de 273 km e a construção de 52 obras-de-arte especiais. O trecho correspondente à transposição da Serra do Cafezal terá o projeto executivo e as obras, realizadas por concessionária privada, e se constitui em caminho crítico da obras, que será concluída em 2001.

Prevê-se a licitação da BR-116 – trecho SP - Curitiba com 402 km de extensão no 1º semestre/2000.

A BR-153 corta o Estado de norte a sul, ligando a cidade de Içém (Div. MG/SP) até Ourinhos (Div. SP/PR), passando por São José do Rio Preto e Marília. É a principal ligação do norte do Paraná com o Triângulo Mineiro e o estado de Goiás. Este trecho, com 347,5 km, encontra-se no Programa de Concessões de Rodovias Federais do DNER e deverá ser licitado em 2000 previsão de R\$ 82 milhões em investimentos.

A BR-381, também conhecida como Fernão Dias, vai de Guarulhos até a Div. SP/MG, interligando este Estado a Belo Horizonte.

O projeto de duplicação da Rodovia Fernão Dias também faz parte do Programa “Brasil em Ação”.

Este empreendimento está sendo realizado, através de um esforço conjunto do governo federal e dos estados de São Paulo e Minas Gerais, além de financiamento do BID. Receberá, no total, investimentos de R\$ 1.084,0 milhões.

A 1ª etapa corresponde a 271 km, sendo 54 km em São Paulo entre as cidades de São Paulo e Atibaia e 217 km em Minas Gerais.

À 2ª etapa correspondem 292 km, sendo 36 km em São Paulo e 256 km em Minas Gerais.

O trecho paulista encontra-se na seguinte situação:

- * dos 5 lotes de obras da 1ª etapa, 3 estão prontos e 2 estão sendo relicitados para conclusão dos serviços remanescentes. Foram abertas as propostas de preços em 06/04/99.
- * As obras da 2ª etapa estão atrasadas. Prevê-se a conclusão do trecho até final de 2.000. O avanço físico das obras é de 82%.

Com a conclusão deste projeto prevê-se a redução da duração da viagem entre Belo Horizonte e São Paulo em aproximadamente 2 horas.

O estado de São Paulo conta também com o projeto do RODOANEL - Trecho Oeste, inserido no Programa Brasil em Ação. O empreendimento objetiva melhorar a qualidade de vida na região metropolitana de São Paulo e reduzir custos de transportes.

Este projeto será uma via expressa com 31,6 km de extensão, reduzindo os congestionamentos em São Paulo, principalmente nas marginais dos rios Tietê e Pinheiros e interligará importantes eixos de transportes, como as rodovias BRs 116/376/101, entre São Paulo e Porto Alegre, BR-381 entre São Paulo e Belo Horizonte e BR-116, entre São Paulo e Rio de Janeiro. Será elo importante nas ligações com o MERCOSUL e estados do Sul e Sudeste.

Já foram realizados: Projeto Básico e Executivo, estudos de EIA/RIMA, licitações, contratações e início das obras dos seis lotes do trecho Oeste.

Estão sendo executadas obras em pontes, túneis e viadutos, além de obras em interseções. A previsão de término do trecho Oeste é em 2001. Já foram executados 18% da obra.

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 de São Paulo foram aplicados no programa, em 1999, R\$ 504 mil no trecho BR-153 - Div. MG/SP ao Entr. BR-369, com 337 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 de São Paulo foram aplicados recursos de R\$ 223 mil em contratos de conservação e R\$ 727 mil, em contratos de restauração.

Em Km

ESTADO DE SÃO PAULO											
MALHA RODOVIÁRIA											
	FEDERAL (DNER)	%	ESTADUAL	%	ESTADUAL TRANSIT.	%	MUNICIPAL	%	TOTAL (SP) (A)	TOTAL BRASIL (B)	A/B (%)
PAVIMENTADA	1.146,2	100	12.201,4	91,9	4.217,9	84,0	8.811,7	5,0	26.377,2	164.247,7	16,0
NÃO PAVIMENTADA	-	-	907,1	6,8	799,3	16,0	166.820,9	95,0	168.527,3	1.548.905,5	10,9
EM PAVIMENTAÇÃO	-	-	166,9	1,3	-	-	-	-	166,9	10.130,0	1,6
SUBTOTAL	1.146,2	100	13.275,4	100	5.017,2	100	175.632,6	100	195.071,4	1.723.282,5	11,3
EM IMPLANTAÇÃO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.641,9	-
PLANEJADA	306,9	-	1.667,0	-	-	-	-	-	1.973,9	151.243,5	1,3
TOTAL	1.453,1	-	14.942,4	-	5.017,2	-	175.632,6	-	197.045,3	1.876.167,9	10,5

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 CARGA

A malha ferroviária de São Paulo é hoje operada pela Ferrovia Novoeste S.A., pela MRS Logística e pela FERROBAN.

A Ferrovia Novoeste foi a vencedora do leilão de privatização, ocorrido em 1996, da antiga Malha Oeste da RFFSA, constituída pela então SR-10 (Bauru), compreendendo o trecho, em bitola métrica, de 1.299 km de extensão, entre Bauru (SP) e Corumbá (MS), além dos ramais de Ponta Porã, com 304 km, Porto Esperança, com 4 km, e Ladário, com 6 km.

A concessionária investiu R\$ 16,1 milhões no biênio 97/98, R\$ 7,3 milhões em 99 e pretende investir R\$ 7,6 milhões em 2000.

Em 1999 transportou 1,0 bilhão de TKU. Os principais produtos transportados foram: soja, derivados de petróleo claros, minério de manganês, farelo de soja e minério de ferro.

A MRS Logística é a empresa hoje responsável pela operação das antigas SR-3 (Juiz de Fora) e SR-4 (São Paulo) da RFFSA.

A empresa investiu R\$ 191 milhões no biênio 97/98, R\$ 76 milhões, em 99 e estão previstos investimentos da ordem de R\$ 110 milhões para o biênio 2000/01.

Em 1999 transportou 21,7 bilhões de TKU. Os principais produtos transportados foram: minério de ferro para exportação, minério de ferro para construção, produtos siderúrgicos, cimento a granel e carvão.

A malha paulista (extinta FEPASA) é operada, desde 01/01/99, pela FERROBAN e conta com 4.236 km de linhas convergentes para a região metropolitana de São Paulo e para o porto de Santos. Compõe-se do segmento Araguari - Santos em bitola estreita, das ligações em bitola larga que atendem ao nordeste de São Paulo e parte do Mato Grosso e das linhas em bitola estreita que servem ao sudoeste de São Paulo e captam parte da produção do sudeste de Mato Grosso do Sul.

A FEPASA incorporada pela RFFSA através do Decreto Nº 2.502, de 18/02/98, foi privatizada em 10/11/98.

O Consórcio FERROPASA arrematou a concessão por R\$ 245 milhões, 5% acima do preço mínimo estipulado em R\$ 233,3 milhões e foi transformado na FERROBAN.

Estima-se que seu potencial de transporte de carga seja de, aproximadamente, 60 milhões de toneladas anuais até o ano 2015 contra a média hoje de 15 milhões.

A FERROBAN investiu R\$ 25 milhões em 99 e pretende investir R\$ 210 milhões no biênio 2000/01.

O TRANSPORTE URBANO SOBRE TRILHOS

O transporte urbano sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo é operado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ e, desde maio/94, pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, que integrou as linhas urbanas e suburbanas anteriormente sob responsabilidade da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU e da Ferrovia Paulista S.A. - FEPASA.

Este sistema desempenha importante papel no contexto dos transportes coletivos urbanos de São Paulo, graças ao seu poder concentrador de massas nas horas de pico e ao seu relevante papel social, em virtude da baixa tarifa praticada.

O sistema ferroviário da CPTM compreende os seguintes trechos:

- trecho Noroeste / Sudeste: de Jundiaí até Rio Grande da Serra (operado pelo Centro de Controle Operacional da Luz); e
- trecho Leste: de Roosevelt até Estudantes, inclusive a Linha Variante (operado pelo Centro de Controle Operacional de Roosevelt).

Os subsistemas que antes funcionavam sob a responsabilidade da FEPASA cumprem, no cenário do Sistema de Transporte Urbano da Região Metropolitana de São Paulo, a missão de operar o transporte ferroviário nas áreas do centro-oeste e sul da Região Metropolitana de São Paulo.

A Linha Oeste tem início na estação Júlio Prestes, na região da Cidade de São Paulo e atinge a estação de Amador Bueno a 42 km de distância, atendendo os municípios de São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi.

A Linha Sul tem início na estação de Osasco e, margeando o rio Pinheiros, demanda a região sul da Região Metropolitana de São Paulo, atravessando uma das áreas mais nobres do Município e atingindo a estação de Jurubatuba no km 32,7.

Os passageiros transportados pelo Trem Metropolitano utilizam-se, também, da integração com os ônibus e com o Metrô, realizada no Terminal Intermodal de Barra Funda, onde operam o METRÔ, a CPTM, os ônibus urbanos e os interurbanos.

O sistema do METRÔ, conta com 50 km em bitola de 1,60 m e compreende 3 trechos:

- * Linha 1: Azul (Jabaquara - Santana);
- * Linha 2: Verde (Ana Rosa - Clínicas); e
- * Linha 3: Vermelha (Barra Funda - Itaquera).

Dando continuidade ao pro-grama de modernização e expansão do sistema, está prevista a conclusão de 8 novas estações em mais 3,5 km da Linha 1 - Azul e 2,2 km da Linha 2 - Verde.

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

O Projeto de Descentralização do Trem Urbano de São Paulo, que envolve recursos de US\$ 281 milhões, sendo US\$ 126 milhões financiados pelo BIRD e o restante de contrapartida da União, estabeleceu intervenções físicas e institucionais, objetivando capacitar o sistema para o transporte de 1.260.000 passageiros/dia, assim como a redução dos custos e tempos de viagem.

Ao final da implantação do projeto chegou-se a uma economia do tempo de viagem de US\$ 33 milhões anuais, em consequência da transferência de passageiros do ônibus, com velocidade média de 15 km/h, para o trem, com velocidade média de 40 km/h.

Essa transferência possibilitou também a retirada de ônibus dos corredores atendidos, gerando economias externas com a redução da poluição (US\$ 6,3 milhões/ano), dos acidentes de trânsito (US\$ 1,7 milhões/ano) e dos congestionamentos.

O Projeto encontra-se com cerca de 99% de realização financeira e tem término previsto para agosto/2000, após a resolução de todas as pendências técnicas e realização de testes de equipamentos e sistemas.

O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

A operação comercial dos rios Paraná e Tietê é recente e vem ocorrendo na medida em que vão sendo concluídas diversas obras destinadas ao aproveitamento múltiplo dos dois rios.

O rio Tietê e o trecho paulista do rio Paraná são explorados por concessão à Companhia Energética de São Paulo - CESP que, juntamente com a Agência de Desenvolvimento do Tietê-Paraná - ADTP, tem aproveitado sua privilegiada situação geográfica para fazer da Hidrovia um fator de desenvolvimento, como apoio à indústria, à agricultura, ao turismo e setor de serviços, bem como de reordenamento da matriz de transportes do Centro-Leste brasileiro, através da multimodalidade nas movimentações.

A Hidrovia do Tietê começou a consolidar-se em 1981, com o transporte regional de cana-de-açúcar, material de construção e calcário, ao longo de uma extensão de 300 km.

Em 1991, iniciou-se o transporte de longa distância, através de todo o rio Tietê e do tramo norte do rio Paraná, ligados pelo canal artificial de Pereira Barreto, alcançando-se o sul do estado de Goiás e o oeste de Minas Gerais, perfazendo 1.100 km de hidrovias principais.

Contemplada no Programa Brasil em Ação do Governo Federal o projeto Hidrovia Tietê-Paraná tem na eclusa Jupuí sua grande obra e foi orçado em R\$ 60 milhões.

A entrada em operação da Eclusa de Jupuí, em janeiro de 1998, permitiu a navegabilidade ininterrupta e com segurança de 2,4 mil km, desde São Simão (Rio Paraná) e Conchas (Rio Tietê), até o reservatório de Itaipú, para transporte de cargas e passageiros.

Com a interligação entre o Tietê e o Paraná concluída, em direção ao sul e vice-versa, pela Eclusa de Jupuí, a Hidrovia ampliou seu raio de ação em mais de 700 km, possibilitando, a baixo custo, o transporte de mercadorias de todo o Mercosul para o Porto de Santos, em São Paulo.

Além dos benefícios à produção agrícola de toda a região na área de sua influência, a Hidrovia Tietê-Paraná também será importante para o escoamento de produtos minerais, combustíveis, fertilizantes e produção agrícola.

Pela Hidrovia, o custo do frete foi reduzido em até US\$ 55.00/t entre São Paulo e Buenos Aires.

Estima-se uma rápida expansão da carga movimentada, projetada em 8 milhões de toneladas para o ano 2000.

O projeto encontra-se pratica-mente concluído e prevê-se para este ano a conclusão das obras complementares do empreendimento.

Com a eclusa de Jupuí em operação, a Barragem de Itaipú tornou-se, então, o único ponto de descontinuidade do sistema hidroviário do MERCOSUL, que, do contrário, poderia dispor, ao todo, de 7.000 km navegáveis, sendo 5.800 km de hidrovias principais.

A transposição de Itaipú é importante para o MERCOSUL, pois abre novas opções comerciais ao tratado, ao permitir a movimentação, a custos inferiores aos atuais, das cargas que são movimentadas entre as regiões localizadas na área de influência do médio e baixo rio Paraná, e as regiões do centro-oeste brasileiro, do oeste paulista e oeste paranaense.

Estudos preliminares desenvolvidos pelo Estado do Paraná e pelo GEIPOT, indicam que a transposição de Itaipú, com um sistema de eclusas interligadas por canais intermediários, mostra-se economicamente viável e que o custo desse empreendimento seria de US\$ 300 a US\$ 400 milhões.

O SISTEMA PORTUÁRIO

A Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP, dentro do Programa de Modernização dos Portos, já pré-qualificou 112 operadores portuários e arrendou 1,6 milhão de m².

Cabe destacar que o Programa "Brasil em Ação" do Governo Federal contemplou o projeto Modernização do Porto de Santos, orçado em R\$ 1,5 bilhão, sendo R\$ 1 bilhão da iniciativa privada. No âmbito deste Programa o projeto foi considerado concluído em dez/99.

Este projeto teve como objetivo o aumento da eficiência operacional do porto, de modo a reduzir custos de operação, e inserir-se num processo de reestruturação ampla do complexo portuário de Santos.

Divide-se em 2 subprogramas: **Programa de Arrendamento e Parcerias no Porto de Santos - PROAPS** e **Programa de Expansão do Porto de Santos**.

O PROAPS já realizou o arrendamento de 30 áreas, com previsão de R\$ 555 milhões em investimentos, garantindo uma movimentação mínima anual superior a 11,6 milhões de toneladas e 667 mil contêineres.

Encontram-se em processo licitatório 24 áreas, totalizando investimentos da ordem de R\$ 192 milhões a serem desembolsados no prazo médio de 30 meses após as assinaturas dos respectivos contratos.

Dentre os contratos de arrendamento destacam-se:

Terminal de Contêineres (Armazém 37).
Terminal de Granéis Vegetais.
Terminais Açucareiros.
Terminal de Contêineres da Margem Esquerda.

O Programa de Expansão do Porto de Santos objetiva a expansão e introdução de melhorias técnicas e operacionais em 3 terminais especializados: para contêineres - TECON 2, para fertilizantes - TEFER e para granéis sólidos de origem vegetal - TGRAN, conhecido como Corredor de Exportação, e que possibilitarão o aumento de movimentação de carga.

Este programa conta com um financiamento do Governo Japonês da ordem de R\$ 260 milhões, com contrapartida brasileira pela execução das obras civis.

As obras do TECON 2 encontram-se com 70% do total executados. Os processos licitatórios das obras civis e equipamentos do TEFER e TGRAN foram interrompidos devido ao novo posicionamento do Governo sobre a utilização do financiamento da OECF. Foi aprovado, no Conselho Nacional de Desestatização, o início do processo de arrendamento.

A data prevista para conclusão do Programa de Expansão é abril de 2001 e espera-se os seguintes benefícios: redução dos custos operacionais portuários; redução do tempo de espera dos navios; geração de impostos federais, estaduais e municipais; redução de tráfego rodoviário com contêineres na cidade de Santos.

A partir deste mês, as operações ferroviárias dentro do porto de Santos serão terceirizadas. Foi realizado contrato entre a CODESP e o consórcio formado pela FERROBAN, FERROPASA e MRS Logística.

O consórcio vai investir na melhoria do acesso ao porto, trocando os trilhos para suportar vazões de maior tonelage e construir um novo pátio de manobra para trens.

PORTO DE SANTOS

Administração

É exercida pela Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.

Localização

No centro do litoral do estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2 km do Oceano Atlântico.

Área de Influência

Compreende o estado de São Paulo e grande parte do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e Paraná.

Acessos

- **Rodoviário** - SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-150 (Via Anchieta), e SP-160 (Rodovia dos Imigrantes).
- **Ferrovário** - pelas linhas da MRS Logística e da FERROBAN.
- **Marítimo** - o acesso é franco, contendo um canal com largura de 130 m e profundidade de 13 m, na parte marítima da baía de Santos, e, no estuário, largura de 100 m e profundidade de 12 m.

Instalações

- Cais acostável de 11.042 m, com profundidade variando entre 6,6 m e 13,5 m.
- 521 m de cais para fins especiais com profundidade mínima de 5 m.
- 1.883 m para uso privativo com profundidade de 5 m a 11 m.
- 45 armazéns internos (34 na margem direita e 11 margem na esquerda do estuário).
- 39 armazéns externos (516.761 m²), com capacidade estática de 416.395 t.
- 1 frigorífico (7.070 m²), com capacidade estática de 4.000 t.
- 33 pátios para estocagem interna e externa (124.049 m²), com capacidade estática de 99.200 t.
- 4 pátios de contêineres (Saboó - 1.000 TEU; Armazém nº 36 - 800 TEU; Moinho Pacífico - 450 TEU e Tecon - 6.700 TEU).
- 2 galpões na Ilha do Barnabé (1.702 m²) e 3 galpões no Alamoá (4.420 m²).
- Tancagem:
 - Ilha do Barnabé: 39 tanques (149.726 m³) e mais 131 tanques (112.484 m³).
 - Cais do Saboó: 24 tanques (2.712 m³) e mais 28 tanques (14.400 m³).
 - * Terminal do Alamoá: 10 tanques (105.078 m³) e mais 50 tanques (390.780 m³).
- Tecon (terminal de contêineres)
 - 350.000 m², cais de 510 m e profundidade de 13 m, permitindo atracação simultânea de 3 navios.
 - 3 armazéns (1.530 m²) e pátios (198.450 m²), podendo operar 140.000 TEU por ano.
- Tefer (terminal de fertilizantes)
 - Cais de 567 m, com 2 píeres acostáveis de 283,5 m e profundidade de 17,5 m.
 - 6 armazéns (capacidade de 30.000 t cada).
- Terminal de carvão (10.800 m²), com capacidade para 50.000 t.
- Terminal de granéis líquidos - cais de 631 m e profundidade de 11 m. Está ligado por 2 dutos submarinos à Ilha do Barnabé, com 341 m de cais e 10 m de profundidade.
- Ro-ro: 6 berços - 2 no Saboó, 2 no Armazém nº 35, 1 no Armazém nº 29 e 1 no Armazém nº 37.
- Terminal Cutrale (sucos cítricos): 286 m de cais e profundidade de 13 m.

- Terminal Cargil (soja em grãos, "pellets" cítricos e de soja): cais de 250 m e profundidade de 13 m.
- Terminal Dow Química (produtos químicos e sucos cítricos): cais de 253 m e profundidade de 10 m.
- Terminal da Cosipa (carvão e chapa de aço): cais de 300 m e profundidade de 10 m.
- Terminal da Ultrafertil (adubos, enxofre e produtos químicos): cais de 164 m e 1 dolfim de amarração, e profundidade de 12 m.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Administração

É realizada pela Administração do Porto de São Sebastião, vinculada ao Dersa - Desenvolvimento Rodoviário S.A., do sistema de transportes do governo do estado de São Paulo.

Localização

Na cidade de São Sebastião em frente à Ilha Bela, no litoral norte do estado de São Paulo.

Área de Influência

É representada por um trecho do Vale do Paraíba, destacando-se os municípios paulistas de São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Cruzeiro, e por parte da Região do ABC, Mogi das Cruzes, Sorocaba, Campinas, Piracicaba e estado de Goiás..

Acessos

- **Rodoviário** - pela zona urbana de São Sebastião através das avenidas São Sebastião e Dr. Altino Arantes. O município é alcançado pelas SP-055/BR-101, que encontram a SP-099, em Caraguatatuba, essa dando acesso ao Vale do Paraíba e à rodovia Presidente Dutra (BR-116, Rio - São Paulo);
- **Marítimo** - oferece duas barras de entrada demarcadas pelos faróis, respectivamente, da Ponta das Canas, no norte e da Ponta das Selas, no sudoeste, da Ilha de São Sebastião. A barra norte possui 550 m de largura e 18 m de profundidade e a barra sul com 300 m de largura e 25 m de profundidade. Os canais de acesso somam 22,8 km de extensão.

Instalações

- * 1 píer medindo 362 m de comprimento, com 4 berços, sendo apenas um comercial, com 150 m de comprimento e 8,2 m de profundidade.
 - * 3 armazéns, totalizando 2.531 m².
 - * 3 pátios para carga geral, com área de 58.500 m².
 - Terminal Marítimo Almirante Barroso da Petrobrás (TEBAR), para óleo e derivados, operando em 2 píeres, com 4 berços, totalizando 905 m, com profundidade variando entre 14 m a 26 m e também 43 tanques com capacidade para 2.100.000 t.
-

PORTO DE PRESIDENTE EPITÁCIO

Administração

Administrado pela FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A., no âmbito de sua Unidade Regional Botucatu (UR-2).

Localização

Na margem esquerda do rio Paraná, no município de Presidente Epitácio, junto à divisa com Mato Grosso do Sul.

Área de Influência

Abrange o noroeste do estado de São Paulo e o sudeste do Mato Grosso do Sul.

Acessos

- * **Rodoviário** - pelas SP-270/BR-267 e SP-270/BR-374, na direção de Presidente Prudente (SP), entroncando com as SP-563/BR-158.
- * **Ferroviário** - pelas linhas da FERROBAN (bitola métrica).
- * **Fluvial** - pelo rio Paraná.

Instalações

- * 1 cais acostável com 150 m de extensão.
- * 1 píer de 10 m de comprimento.
- * 1 pátio de 15.000 m², destinado à carga geral, madeira e granéis sólidos.

PORTO DE PANORAMA

Administração

Administrado pela FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A., na área de sua Unidade Regional Bauru (UR-3).

Localização

Na margem esquerda do rio Paraná, no município de Panorama, no extremo oeste do estado de São Paulo.

Área de Influência

Noroeste do estado de São Paulo e o nordeste do Mato Grosso do Sul.

Acessos

- **Rodoviário** - pela SP-294, que intercepta as SP-563/BR-158 e as SP-425/BR-267. A travessia do rio Paraná entre São Paulo e Mato Grosso do Sul é realizada por balsas da Navegação Fluvial São Paulo - Mato Grosso Ltda.
- **Ferrovário** - pelas linhas da FERROBAN (bitola larga).
- **Fluvial** - pelo rio Paraná.

Instalações

- 1 berço num trapiche de madeira de 12 m x 32 m, construído sobre estacas de trilhos ferroviários, cravadas no leito do rio.

ESTADO DE SÃO PAULO
MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NOS PORTOS
1998

Em 1000 t

PORTOS	EMBARCADO				DESEMBARCADO				TOTAL
	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	GRANÉIS SÓLIDOS	GRANÉIS LÍQUIDOS	CARGA GERAL	SUB-TOTAL	
SANTOS	5.659,9	5.760,7	7.980,5	19.401,1	11.980,6	3.607,6	4.951,0	20.539,2	39.940,3
S. SEBASTIÃO	-	2.700,7	21,4	2.722,1	270,6	41.944,3	67,4	42.282,3	45.004,4
PANORAMA	611,9	8,0	-	619,9	713,8	8,0	-	721,8	1.341,7
PRES.EPITÁCIO	-	-	-	-	89,8	-	-	89,8	89,8
TOTAL	6.271,8	8.469,4	8.001,9	22.743,1	13.054,8	45.559,9	5.018,4	63.633,1	86.376,2

FONTE: Anuário Estatístico Portuário - 1999

INVESTIMENTOS PREVISTOS NO PPA 2000 A 2003

MODAL	AÇÃO	INVESTIMENTO (R\$ X 10 ³)
Rodoviário	BR-116/SP – Duplicação do trecho São Paulo – Divisa SP/PR	124.358
	BR-153/SP – Adequação do trecho Divisa SP/MG – Divisa SP/PR	16.600
	BR-381/116/SP – Construção do rodoanel de São Paulo	430.000
	BR-381/SP – Duplicação do trecho Divisa MG/SP – Entronc. BR-116	47.750
	Construção de terminal rodo-hidroferroviário em Rubinéia	49.980
	BR-262/MS/SP – Construção de ponte rodoferroviária sobre o rio Paraná entre Três Lagoas (MS) e Jupia (SP).	117.600
Portuário	Ampliação e melhoramentos no porto de Santos	25.000
	Construção de terminal de contêineres – TECON 2, no porto de Santos	2.000
	Construção de terminal privativo de grãos no porto de Santos	10.500
	Dragagem no porto de Santos	20.000
	Melhoramentos e ampliação da infra-estrutura do porto de São Sebastião	2.000
Hidroviário	Recuperação da infra-estrutura portuária no porto de Santos	31.000
	Implantação de sistema para segurança na hidrovía Tietê-Paraná	10.025
Ferroviário	Obras complementares na hidrovía Tietê-Paraná	14.000
	Construção de ferrovia entre Cubatão e Conceiçãozinha	22.363
	Construção de trecho ferroviário Ártemis – Piracicaba	3.600
	Construção do 3º trilho no trecho Cubatão – Santos	5.460
	Construção do contorno ferroviário de Araraquara	2.000
	Construção do trecho ferroviário Campo Limpo Paulista – Engº. Manoel Feio	270.000
	Recuperação da malha ferroviária principal no trecho entre Santos e Cubatão	9.592
	Adequação do trecho ferroviário Bauru – Santos	372.960
	Recuperação do trecho ferroviário Bauru – Santos	372.960
	Recuperação do trecho ferroviário Corumbá (MS) – Bauru	988.140
	Construção de trecho ferroviário Campo Limpo Paulista – Evangelista de Souza	78.780
Construção de trecho ferroviário Vila Califórnia – Evangelista de Souza	56.700	
	TOTAL	3.083.368

Autoridades

GOVERNO ESTADUAL

GOVERNADOR: **MÁRIO COVAS JÚNIOR**
Palácio dos Bandeirantes - Av. Morumbi 4.500
CEP: 05.698-900
Telefones: (011) 3745-3000 / 3745-3344 - FAX: 3745-3301

VICE-GOVERNADOR: **GERALDO ALCKMIN FILHO**
Telefones (011) 3745-3000 / 3745-3910 e 3745 -3919

SECRETÁRIO DE TRANSPORTES: **MICHAEL PAUL ZEITLIN**
Telefones : (011) 230-1709 / 230-1711

GOVERNO MUNICIPAL

PREFEITO: **CELSO ROBERTO PITTA DO NASCIMENTO**
Palácio das Indústrias - Pça Cívica Ulisses Guimarães - s/nº
CEP: 03.003-000
Telefones: (011) 225-9077 / 227-1309

REPRESENTAÇÃO NO CONGRESSO NACIONAL

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

SENADORES

Eduardo Suplicy	PT	311-3215/311-3217
Pedro Piva	PSDB	311-2351/311-2353
Romeu Tuma	PFL	311-2051/311-2057

DEPUTADOS

Alberto Goldman	PSDB	318-5324
Alberto Mourão	PMDB	318-5478
Aldo Rebelo	PC do B	318-5924
Aloizio Mercadante	PT	318-5825
André Benassi	PSDB	318-5521
Angela Guadagnin	PT	318-5285

Antonio Carlos Pannunzio	PSDB	318-5225
Antônio Kandir	PSDB	318-5656
Antonio Palocci	PT	318-5715
Arlindo Chinaglia	PT	318-5706
Arnaldo Faria de Sá	PPB	318-5929
Arnaldo Madeira	PSDB	318-5727
Ary Kara	PPB	318-5817
Bispo Wanderval	PL	318-5348
Celso Giglio	PTB	318-5823
Celso Russomanno	PPB	318-5756
Clóvis Volpi	PSDB	318-5626
Corauci Sobrinho	PFL	318-5460
Cunha Bueno	PPB	318-5520
De Velasco	PSL	318-5354
Delfim Netto	PPB	318-5511
Dr. Evilásio	PSB	318-5454
Dr. Hélio	PDT	318-5734
Duilio Pisaneschi	PTB	318-5940
Edinho Araújo	PPS	318-5323
Eduardo Jorge	PT	318-5371
Emerson Kapáz	PPS	318-5222
Fernando Zuppo	PDT	318-5743
Gilberto Kassab	PFL	318-5828
Iara Bernardi	PT	318-5360
Jair Meneguelli	PT	318-5358
João Herrmann Neto	PPS	318-5637
João Paulo	PT	318-5579
Jorge Tadeu Mudalen	PMDB	318-5552
José de Abreu	PTN	318-5331
José Dirceu	PT	318-5627
José Genoíno	PT	318-5270
José Índio	PMDB	318-5344
José Machado	PT	318-5276
José Roberto Batochio	PDT	318-5728
Julio Semeghini	PSDB	318-5242
Lamartine Posella	PMDB	318-5848
Luiz Antonio Fleury	PTB	318-5945
Luiza Erundina	PSB	318-5620
Maluly Netto	PFL	318-5219
Marcelo Barbieri	PMDB	318-5910
Marcos Cintra	PL	318-5720
Medeiros	PFL	318-5946
Michel Temer	PMDB	318-5964
Milton Monti	PMDB	318-5328

Moreira Ferreira	PFL	318-5858
Nelo Rodolfo	PMDB	318-5660
Nelson Marquezelli	PTB	318-5920
Neuton Lima	PFL	318-5509
Paulo Kobayashi	PSDB	318-5433
Paulo Lima	PMDB	318-5507
Professor Luizinho	PT	318-5404
Ricardo Berzoini	PT	318-5267
Ricardo Izar	PMDB	318-5623
Robson Tuma	PFL	318-5834
Rubens Furlan	PPS	318-5836
Salvador Zimbaldi	PSDB	318-5538
Sampaio Dória	PSDB	318-5546
Sílvio Torres	PSDB	318-5624
Telma de Souza	PT	318-5467
Vadão Gomes	PPB	318-5750
Valdemar Costa Neto	PL	318-5542
Wagner Salustiano	PPB	318-5548
Xico Graziano	PSDB	318-5816
Zulaiê Cobra	PSDB	318-5411

(*) DDD (61) Brasília.