

Por dentro das obras do PAC

Um levantamento da execução orçamentária das principais ações do PAC – ou seja, a análise de quanto foi efetivamente gasto em cada uma delas – mostra quais obras podem ser entregues até o fim do governo Lula e quais só devem terminar depois de 2010. Se o ritmo dos investimentos aumentar, claro, o tempo estimado de conclusão de cada projeto diminuirá. Dos três eixos do PAC, o que está mais adiantado é o de Energia, que está sendo tocado principalmente pela Petrobras. Os investimentos que dependem exclusivamente do governo federal são os que mais custam a sair do papel

A obra depende do PAC?



Sim, começou a ser feita graças ao PAC



Em termos. Já estava sendo tocada antes de o PAC ser lançado



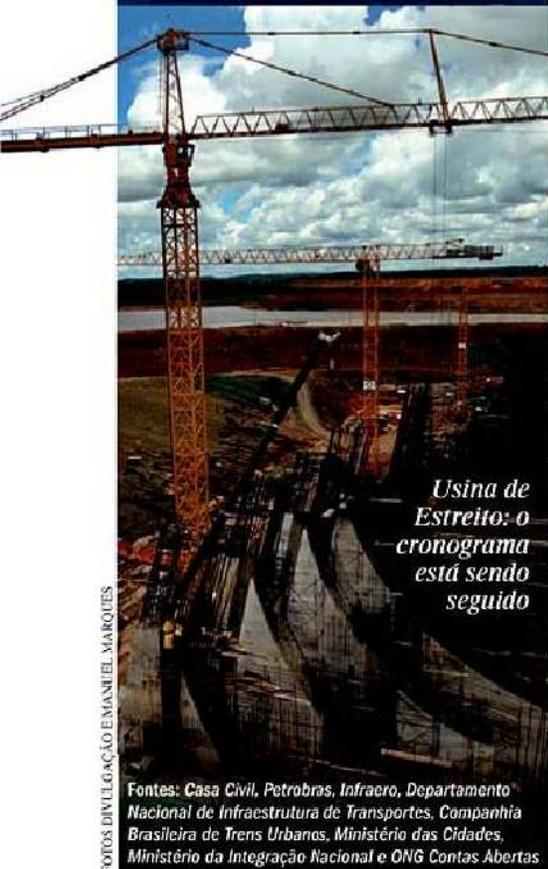
Não, seria feita ainda que o PAC não existisse

As 41 obras do PAC desta tabela foram ordenadas com base na coluna em que se revelam, de forma decrescente, os **VALORES JÁ INVESTIDOS** em cada uma delas

OBRA	DESCRIÇÃO
EIXO DE LOGÍSTICA	
BR-101, no Nordeste	Recuperação e duplicação de 405 quilômetros, de Pernambuco ao Rio Grande do Norte
Ferrovia Norte-Sul (Norte)	Construção de 719 quilômetros de trilhos entre Maranhão e Tocantins
Eclusas de Tucuruí	Construção de duas eclusas no Rio Tocantins
Ferrovia Norte-Sul (Sul)	Construção de 1 534 quilômetros de trilhos entre Tocantins e São Paulo
Porto de Rio Grande (RS)	Ampliação dos molhes
Ferrovia Nova Transnordestina	Construção e remodelação de 2 278 quilômetros de trilhos em Alagoas, Pernambuco, Ceará e Piauí
BR-364	Pavimentação de 349 quilômetros de estrada no Acre
Arco Rodoviário do Rio de Janeiro	Construção de 124,5 quilômetros de estrada ao redor da capital fluminense
Aeroporto de Guarulhos (SP)	Ampliação da pista e construção do novo terminal de passageiros
BR-319	Pavimentação de 685 quilômetros de estrada entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO)
Aeroporto de Vitória	Ampliação do aeroporto e construção do novo terminal de cargas e da nova torre de controle
BR-163	Pavimentação de 1 385 quilômetros de estrada entre Santarém (PA) e Guarantã do Norte (MT)
Aeroporto de Goiânia	Construção do novo aeroporto da cidade
BR-230	Pavimentação de 847 quilômetros de estrada no Pará
Aeroporto de Macapá	Construção do novo aeroporto da cidade
Terminais fluviais da Amazônia	Construção de 38 terminais fluviais no Amazonas, Pará e Rondônia
Porto de Suape (PE)	Construção de novo cais e dragagem do canal de acesso
Porto de Itaqui (MA)	Dragagem e ampliação do porto
Porto de Itaguaí (RJ)	Dragagem e implantação do sistema de segurança
Hidrovia Paraguai-Paraná	Dragagem e derrocamento da hidrovia
Aeroporto de Brasília	Ampliação do terminal de passageiros e construção de um viaduto de aeronaves

JUSTIFICATIVA	INVESTIMENTO ANUNCIADO (em reais)	QUANTO FOI INVESTIDO ATÉ AGORA (em reais) (em porcentagem)		PRAZO OFICIAL DE CONCLUSÃO	TEMPO QUE LEVARÁ PARA SER CONCLUÍDA NO RITMO ATUAL
Vai melhorar o tráfego de veículos entre as capitais nordestinas	2,3 bilhões	1,2 bilhão	52%	Abril de 2010	2 anos
Permitirá o transporte de soja do Tocantins ao porto do Maranhão	1,6 bilhão	1 bilhão	62,5%	Dezembro de 2009	1 ano
Possibilitará que navios cargueiros voltem a navegar por aquele rio amazônico	815 milhões	490 milhões	60%	Junho de 2010	1 ano e meio
Completará a ligação ferroviária entre o Sudeste e o Nordeste	4 bilhões	390 milhões	10%	2011	18 anos e meio
Manterá aberta a barra da Lagoa dos Patos, onde fica o porto	445 milhões	306 milhões	69%	Dezembro de 2009	1 ano
Ligará o interior desses estados aos principais portos do Nordeste	5,4 bilhões	300 milhões	5,5%	Dezembro de 2010	34 anos
Tornará mais rápida a ligação do Acre com o resto do sistema viário nacional	858 milhões	290 milhões	34%	Dezembro de 2010	4 anos
Diminuirá o tráfego de caminhões pesados na cidade do Rio de Janeiro	800 milhões	196,4 milhões	24,5%	Setembro de 2010	6 anos
Dará maior segurança e conforto aos viajantes	1,4 bilhão	180 milhões	13%	Julho de 2011	13 anos e meio
Possibilitará que Manaus se conecte à malha rodoviária do Centro-Oeste	695 milhões	168 milhões	24%	Dezembro de 2012	6 anos
Aumentará a capacidade do aeroporto para 2,1 milhões de passageiros por ano	435 milhões	152 milhões	35%	Janeiro de 2013	A obra está parada
Ligará o polo agrícola do Centro-Oeste aos portos do Pará	2 bilhões	129,4 milhões	6,5%	Dezembro de 2011	29 anos
Acabará com a saturação do atual aeroporto	339 milhões	106 milhões	31%	Mai de 2012	4 anos e meio
Permitirá o acesso rodoviário do Pará ao Nordeste em todas as estações do ano	950 milhões	86 milhões	9%	Dezembro de 2010	20 anos
Aposentará o atual aeroporto, que não tem condições mínimas de conforto	113 milhões	47 milhões	41,5%	Dezembro de 2011	A obra está parada
Organizará o embarque e desembarque de pessoas e cargas nos rios da região	360 milhões	47 milhões	13%	Dezembro de 2010	13 anos
Ampliará a capacidade daquele que deverá ser o maior porto do Nordeste	240 milhões	32,3 milhões	13,5%	Dezembro de 2010	13 anos
Dará ao porto maior capacidade para exportar soja e receber navios petroleiros	251 milhões	10 milhões	4%	Agosto de 2010	48 anos
Reduzirá riscos de operação no principal porto do Rio de Janeiro	210 milhões	4,6 milhões	2%	2009	89 anos
Facilitará o transporte de cargas entre o Centro-Oeste e o Uruguai	20 milhões	1 milhão	5%	Junho de 2010	38 anos
Facilitará operações no pátio e reduzirá o tempo de espera nos balcões de check-in	162 milhões	0	0	Abril de 2012	Nunca será concluída

Plataforma P-52, que já está operando



Usina de Estreito: o cronograma está sendo seguido

Fontes: Casa Civil, Petrobras, Infracor, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Companhia Brasileira de Trens Urbanos, Ministério das Cidades, Ministério da Integração Nacional e ONG Contas Abertas

FOTOS DIVULGAÇÃO E MANUEL MARQUES

OBRA	DESCRIÇÃO
EIXO DE ENERGIA	
P-52	Plataforma que extrairá 180 000 barris de petróleo e 7,5 milhões de metros cúbicos de gás por dia
P-53	Plataforma que extrairá 180 000 barris de petróleo e 6 milhões de metros cúbicos de gás por dia
Gasoduto Urucu-Coari-Manaus	Construção de 661 quilômetros de dutos
P-51	Plataforma que extrairá 180 000 barris de petróleo e 6 milhões de metros cúbicos de gás por dia
Gasoduto Bahia-Espírito Santo	Construção de 954 quilômetros de dutos
Hidrelétrica de Estreito	Construção de usina com capacidade para gerar 1 087 megawatts
Hidrelétrica de Santo Antônio	Construção de usina com capacidade para gerar 3 150 megawatts
Refinaria Comperj	Planta com capacidade para refinar 150 000 barris de petróleo por dia
Hidrelétrica de Jirau	Construção de usina com capacidade para gerar 3 300 megawatts
Refinaria Abreu e Lima	Planta com capacidade para refinar 200 000 barris de petróleo por dia
P-57	Plataforma que extrairá 180 000 barris de petróleo e 2 milhões de metros cúbicos de gás por dia
Sistema piloto de Tupi (Pré-Sal)	Perfuração e construção do sistema de extração
Alcoolduto Goiás-São Paulo	Construção de 1 150 quilômetros de dutos
EIXO SOCIAL E URBANO	
Saneamento	Realização de 1 614 obras de saneamento básico
Habitação	Construção de 3 133 conjuntos habitacionais
Transposição do São Francisco	Construção de 713 quilômetros de canais, reservatórios e aquedutos
Metrô do Recife	Construção e recuperação de 57,5 quilômetros de linhas
Metrô de Fortaleza – Linha sul	Construção de 24,1 quilômetros de linhas
Metrô de Belo Horizonte – Linha 1	Construção de 6,6 quilômetros de linhas
Trem urbano de Salvador	Construção de 13,5 quilômetros de linhas

JUSTIFICATIVA	INVESTIMENTO ANUNCIADO (em reais)	QUANTO FOI INVESTIDO ATÉ AGORA (em reais) (em porcentagem)		PRAZO OFICIAL DE CONCLUSÃO	TEMPO QUE LEVARÁ PARA SER CONCLUÍDA NO RITMO ATUAL
Aumentará a produção da Petrobras no campo de Roncador	3,4 bilhões	3,4 bilhões	100%	Junho de 2009	Acaba de ser concluída
Servirá para extrair óleo do campo de Marlim Leste	3,9 bilhões	2,8 bilhões	72%	Novembro de 2010	1 ano
Levará gás produzido em Urucu para termelétricas da Região Norte	3,1 bilhões	2,4 bilhões	77,5%	Setembro de 2009	Será concluída neste ano
Será usada na exploração do campo de Marlim Sul	3,4 bilhões	2,2 bilhões	65%	Março de 2011	1 ano
Interligará as malhas de transporte de gás do Nordeste e do Sudeste	3,5 bilhões	2,1 bilhões	60%	Março de 2010	1 ano e meio
Ampliará a oferta de energia no Norte e melhorará a navegação no Rio Tocantins	3,6 bilhões	1,8 bilhão	50%	Agosto de 2010	2 anos
Reduzirá a dependência do uso de termelétricas nos estados do Norte	12,2 bilhões	1,2 bilhão	10%	Abril de 2012	18 anos
Garantirá a capacidade de refinar o petróleo extraído da Bacia de Campos	19,2 bilhões	800 milhões	4%	Dezembro de 2013	46 anos
Aumentará a oferta de energia na região amazônica	9 bilhões	600 milhões	6,5%	Janeiro de 2013	28 anos
Refinará petróleo extraído do Brasil e da Venezuela	23 bilhões	600 milhões	2,5%	Setembro de 2012	75 anos
Ampliará a produção do campo de Jubarte, no Espírito Santo	5,1 bilhões	365 milhões	7%	Janeiro de 2014	26 anos
Dará ao Brasil acesso a uma reserva de petróleo estimada em 8 bilhões de barris	8 bilhões	16 milhões	0,2%	Julho de 2011	998 anos
Levará etanol produzido em Goiás até os portos paulistas, para ser exportado	2,4 bilhões	12 milhões	0,5%	Dezembro de 2010	398 anos
Reduzirá a parcela da população sem acesso a esgoto, hoje na casa de 49%	28,9 bilhões	4,1 bilhões	14%	Dezembro de 2010	12 anos
Ajudará a deter o problema da favelização no Brasil	13,9 bilhões	2,1 bilhões	15%	Dezembro de 2010	11 anos
Levará água ao interior de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará	4,8 bilhões	560 milhões	12%	Dezembro de 2014	15 anos
Transportará passageiros entre a capital e cidades da região metropolitana	393 milhões	91 milhões	23%	Novembro de 2010	6 anos e meio
Transformará o antigo sistema ferroviário a diesel em um conjunto eletrificado	715 milhões	38,2 milhões	5,5%	Dezembro de 2011	35 anos
Ligará as zonas Norte e Oeste da capital mineira	21,3 milhões	13,7 milhões	64%	Junho de 2010	1 ano
Dará à população que vive no subúrbio acesso às áreas centrais da cidade	30,3 milhões	13,3 milhões	44%	Junho de 2010	2 anos e meio

O PAC VISTO DE PERTO

Além de analisar os números do PAC, VEJA enviou quatro repórteres a campo, acompanhados de fotógrafos, para visitar obras incluídas no programa. Os projetos foram escolhidos pela sua grandiosidade ou pela capacidade que terão de mudar a vida das pessoas que habitam seu entorno. Tudo somado, nossa equipe viajou 45 000 quilômetros de avião e 8 500 quilômetros de carro. Os repórteres e fotógrafos passaram por 48 municípios, espalhados por catorze estados. Parte do resultado desse trabalho está nas páginas a seguir.

UM FEITO MAGNÍFICO

A Hidrelétrica de Tucuruí, no Pará, é a maior obra de engenharia já realizada na Amazônia. Feita entre 1979 e 1992, responde sozinha por 10% de toda a energia gerada no país. Mas sua construção interrompeu a navegação no Rio Tocantins, porque uma parte do projeto foi ignorada: a edificação de eclusas que permitissem às embarcações vencer o desnível de 69 metros entre o lago da barragem e o leito do rio. No fim de 2006, a Eletronorte, que administra a usina, foi incumbida de fazer as **ECLUSAS DE TUCURUÍ**. Quem vê a estrutura fica embasbacado com seu gigantismo. Do alto, só é possível divisar caminhões e guindastes — os operários, de tão minúsculos, perdem-se na paisagem. Com dois tanques de 210 metros de comprimento, 33 de largura e 45 de altura, as eclusas permitirão o transporte por barco de 40 milhões de toneladas de carga por ano. Deverão ser inauguradas no meio do ano que vem.

LEONARDO COUTINHO, DE TUCURUÍ (PA)

Eclusa, em Tucuruí: paredes de 45 metros



LEO GALDASAG, TITULAR



BR-319, no Amazonas: este é um dos melhores trechos da rodovia

FERNANDA PRETO

ASFALTO, SÓ NAS PONTAS

inaugurada em 1973, a **BR-319** ligava Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia, num percurso de 877 quilômetros. Depois de duas décadas sem manutenção, a estrada se esfacelou. Nos dois extremos, o asfalto ficou esburacado. Num trecho de 400 quilômetros, ele deixou de existir: os habitantes o chamam de “meião”, por ficar exatamente na metade do trajeto. O meio é um lamaçal tão espesso que nem tratores conseguem atravessar. Quem vive nessa região remota só se locomove pelos rios Madeira, Castanho, Tupana e Luna. Nunca pela BR-319. Da estrada, estão sendo recuperados os trechos próximos a Manaus e a Porto Velho. O “meião” continuará debaixo da lama até que sejam liberadas as licenças ambientais para mexer ali. Sem asfalto em mais da metade do trajeto, a obra jamais cumprirá seu objetivo de ligar as duas capitais. ■

IGOR PAULIN, DE CAREIRO (AM)



INTERROMPIDO PELA CORRUPÇÃO

O Amapá não possui ligação rodoviária com nenhum outro estado. Só é possível chegar lá de barco ou avião. Como uma viagem fluvial partindo de Belém — a capital mais próxima — leva 24 horas, a forma mais racional de chegar ou sair é pelo ar. O novo **AEROPORTO DE MACAPÁ** deveria ter ficado pronto em 2006, mas a construção foi interrompida porque a Gautama, empreiteira que tocava a obra, desviou metade dos 113 milhões de reais investidos no projeto. Dele só há o esqueleto de concreto e aço exposto às intempéries amazônicas. Será necessário fazer outra licitação para concluí-lo. A população segue usando o aeroporto velho, que parece uma rodoviária de interior, com cadeiras encardidas e puídas. Quando dois aviões pousam ao mesmo tempo, ele fica superlotado. A Infraero desativou a área ocupada por lojas para aumentar o saguão e ergueu uma barraca de lona encostada ao aeroporto que serve de sala de embarque. ■

L.C., DE MACAPÁ (AP)



Esqueleto do novo Aeroporto de Macapá: a inauguração deveria ter ocorrido em 2006



LEO CALDASAG, TITULAR

A ÁGUA DEMORARÁ A CHEGAR

A **TRANSPosição DO RIO SÃO FRANCISCO** para regiões afetadas pela seca é um dos orgulhos do PAC. A obra envolve a construção de dois megacanaís: o Eixo Norte, de 426 quilômetros de extensão, levará água para municípios do Ceará e do Rio Grande do Norte, e o Eixo Leste, de 287 quilômetros, beneficiará Paraíba e Pernambuco. Ambos terão, em média, 25 metros de largura e 6 de profundidade. O objetivo é transferir água de forma contínua para rios e açudes que secam em períodos de estiagem. Ao longo do trajeto, há serras, penhascos, rodovias e rios. Para ultrapassá-los, o projeto prevê 87 passarelas, 64 pontes, 42 aquedutos, 27 barragens e cinco túneis, um deles com 15 quilômetros de extensão. Até agora, porém, nenhuma dessas obras foi concluída. Dos 100 quilômetros de canais já escavados, apenas 2% estão concretados. Uma grande dificuldade é abrir caminho para os canais entre as árvores espinhentas da caatinga. Esse trabalho é feito no braço. **VEJA** deparou com uma equipe de quatro operários, todos com motosserra à mão, desbastando a vegetação. Sua meta era derrubar um trecho com 20 quilômetros de extensão. Sob o sol de 43 graus, eles afirmaram avançar apenas 200 metros a cada dia. Técnicos calculam que, com sorte, até o fim de 2010 estará pronto o canal do Eixo Leste, mas sem todos os equipamentos necessários ao seu funcionamento. ■

JOSÉ EDWARD, DE CABROBÓ (PE)



MANOEL MARQUES

SURPREENDIDOS PELO RIO

A **Amazônia**, com 25 000 quilômetros de rios navegáveis, depende do transporte fluvial para movimentar pessoas e cargas. O embarque e o desembarque nas cidades da região são caóticos. Para disciplinar a navegação, o governo decidiu construir 38 **TERMINAIS HIDROVIÁRIOS**, com papel semelhante ao de rodoviárias. Em Santarém, a cidade mais importante a receber um desses portos, a obra foi paralisada depois de ter sido encoberta por uma das cheias do Rio Tapajós. Elementar: na Amazônia os rios sobem todo ano no inverno e baixam no verão. O Porto de Manaus, por exemplo, construído por ingleses no início do século passado, nunca foi inundado porque usa plataformas flutuantes. Os engenheiros do PAC reconhecem o erro em Santarém e afirmam que seguirão a receita correta. ■

LC., DE SANTARÉM (PA)

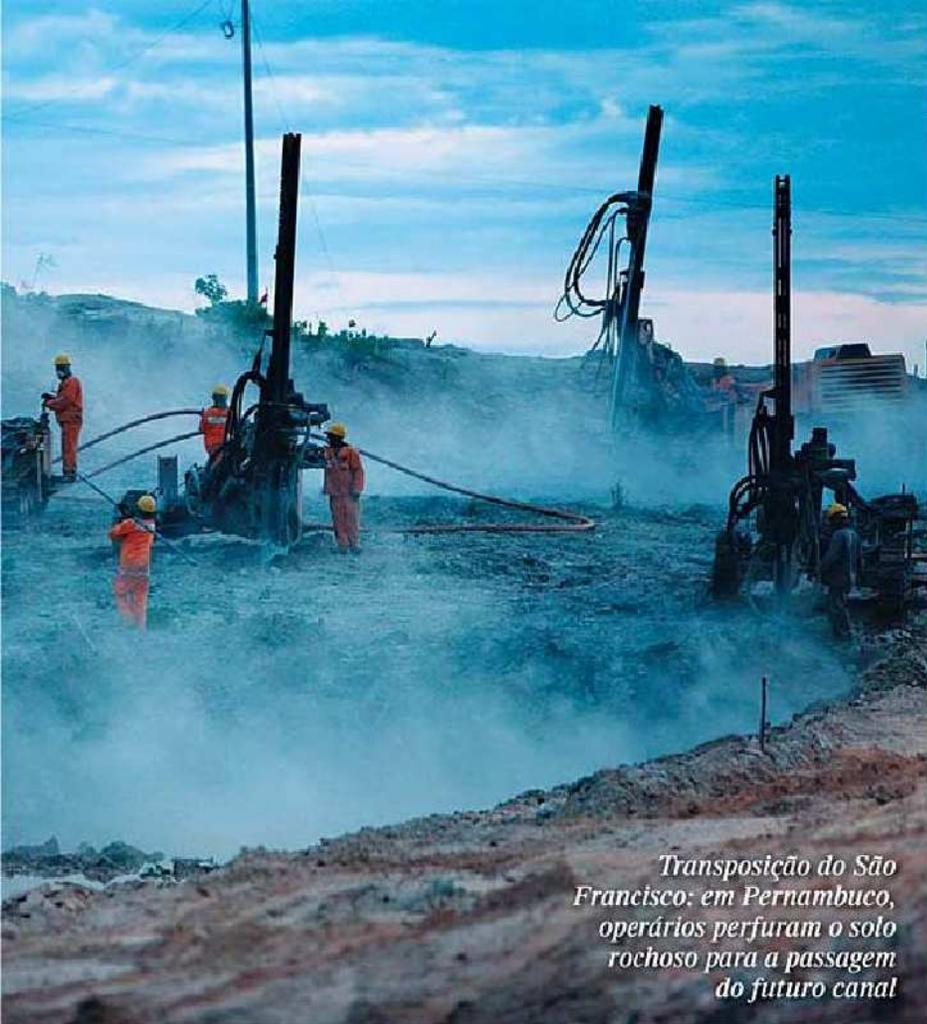


LEO CALDAS AG. TITULAR



Terminal fluvial, em Santarém: a construção foi paralisada pela cheia do Rio Tapajós

ESTAMOS EM OBRAS



Transposição do São Francisco: em Pernambuco, operários perfuram o solo rochoso para a passagem do futuro canal

A USINA DA DISCÓRDIA

Situada no caudaloso leito do Rio Madeira, no interior de Rondônia, a **HIDRELÉTRICA DE JIRAU** teve sua construção iniciada graças a uma permissão provisória do Ibama. A empresa responsável, entretanto, começou a erguer a estrutura (que vai consumir 700000 metros cúbicos de concreto, oito vezes a quantidade usada no Estádio do Maracanã) em um ponto que fica a 10 quilômetros do lugar onde estava prevista sua instalação original. Isso porque, no local, há uma ilha bem no meio do rio — a Ilha do Padre — que facilitará o trabalho de represamento das águas. Ao tomar essa liberdade, além de burlar o edital de licitação, a empresa invadiu áreas de preservação ambiental. Para completar, durante as escavações foram encontrados quatro sítios arqueológicos indígenas. Resultado: o governo de Rondônia barrou o prosseguimento da construção em maio. Na semana passada, finalmente, ele concordou em autorizar a obra, em troca de uma indenização de 45 milhões de reais. ■

I.P., DE PORTO VELHO (RO)

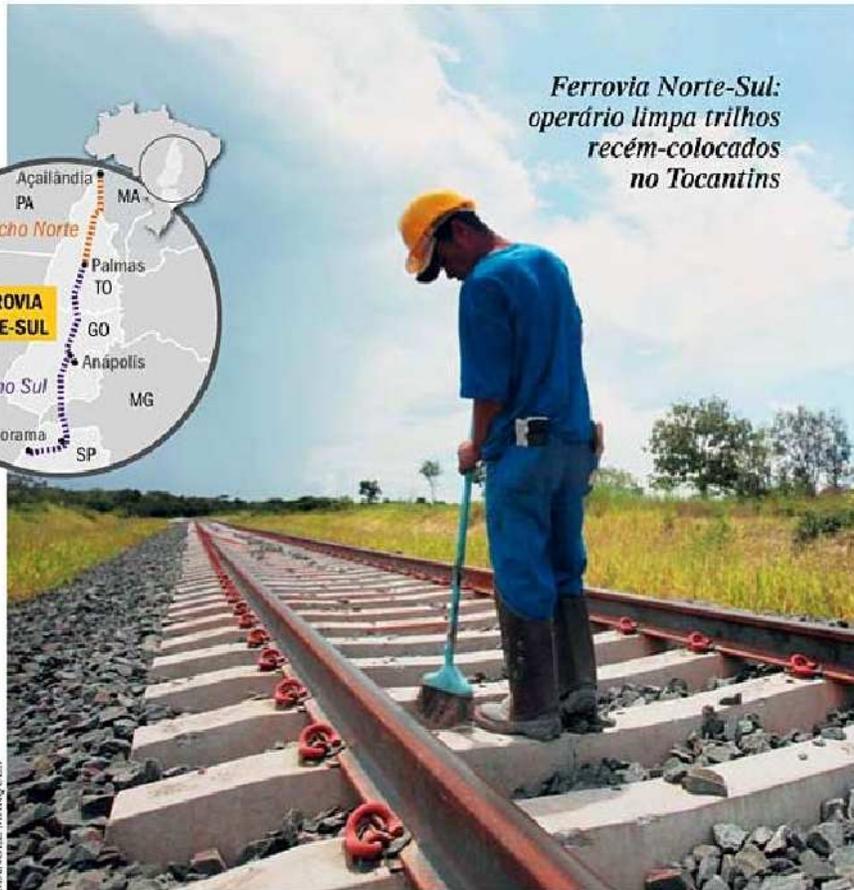


Canteiro de obras de Jirau: a usina está sendo feita a 10 quilômetros de seu ponto original



POR ENQUANTO, SÓ TRILHOS

A FERROVIA NORTE-SUL avança a ritmo de maria-fumaça. As obras começaram em 1987, mas o primeiro trecho, entre Maranhão e Tocantins, só ficou pronto uma década depois. Em 2003, o governo retomou o projeto, mas a construção só ganhou velocidade em 2007, graças ao dinheiro da Vale, que arrendou um trecho da estrada de ferro. No Tocantins, foram colocados 350 quilômetros de trilhos. Lula já foi ao estado para tirar fotos ao lado de uma locomotiva com vagões carregados de soja, o principal produto da região. Infelizmente, a imagem era uma simulação. Os grãos produzidos à beira da Norte-Sul continuam sendo transportados em carretas até o Maranhão, a 300 quilômetros, para dali ser exportados. Os trilhos ainda não beneficiam os agricultores porque não foi feito nenhum terminal para embarcar a soja nos trens. “Os trilhos chegaram, mas o trem não veio”, resume o produtor rural Celso Stülp, cuja fazenda é cortada pela Norte-Sul. O governo afirma que aprontará tudo até o fim do ano. Não será fácil. Além dos terminais, faltam 150 quilômetros de trilhos até Palmas, a capital do Tocantins, quatro pátios intermodais e seis pontes. Isso no trecho norte da ferrovia. No sul, entre Tocantins e São Paulo, muitos pedaços nem sequer foram licitados. ■ **J. E., DE COLINAS DO TOCANTINS (TO)**



Ferrovia Norte-Sul: operário limpa trilhos recém-colocados no Tocantins

MANOEL MARQUES

SOCIEDADE COM HUGO CHÁVEZ

Uma sucessão de obstáculos ameaça a **REFINARIA ABREU E LIMA**, em Pernambuco. A pedra fundamental foi lançada em 2005, mas nem a terraplenagem está concluída. Primeiro, o Tribunal de Contas da União apontou sobrepreço de 20% em alguns contratos. Depois, o orçamento para a construção da refinaria bateu em 23 bilhões de reais, o dobro do que a Petrobras pretendia gastar. Para completar, o presidente da Venezuela, Hugo Chávez, que havia prometido bancar 40% do projeto, não entrega o dinheiro. Diante de tantas dificuldades, a Petrobras decidiu fazer nova rodada de licitações para baixar custos. Até agora, porém, a empresa não divulgou os resultados. Na grande área vazia onde deveria estar a refinaria, o que se vê são máquinas paradas, operários fazendo pequenos serviços e dezenas de moradores pobres da região indagando onde podem se inscrever para trabalhar na construção quando ela realmente engrenar. ■ **RAQUEL SALGADO, DE IPOJUCA (PE)**



Área da Refinaria Abreu e Lima: nem a terraplenagem foi concluída

OSCAR CABRAL