



Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso - CODEMAT

I. C. G. C. 03.474.530/0001-32

Fones: 321-9508 - 9509

C. P. A.

CUIABÁ - MT.

Comunicação Interna

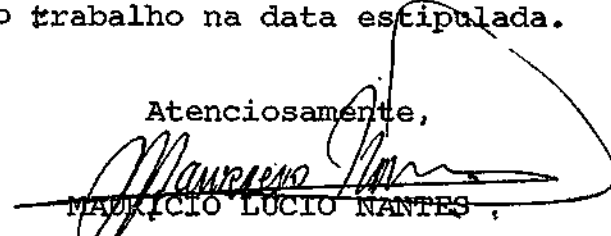
DE UNIDADE DE PLANEJAMENTO	PARA D.C.P.E.	REF.	DATA 26-09-83	Nº da CI 98/83
----------------------------	---------------	------	---------------	----------------

ASSUNTO: Encaminhamento (faz)

Pela presente, estamos encaminhando um exemplar do Plano de Ação da CODEMAT, proposto para o período 1983/87.

Na oportunidade queremos apresentar nossos agradecimentos a sua contribuição, extensivo aos demais integrantes da equipe, sem a qual não teríamos realizado, a contento, o trabalho na data estipulada.

Atenciosamente,


MAURÍCIO LÚCIO NANTES

Ch. Unid. de Planej.

ENVIADO POR:
MAURÍCIO L. NANTES

DESTINADA A:
ALEXANDRE DEMIDOFF

RECEBIDA
EM 27/09/83 p/ 109

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Projeto Central de Matrizes de Salto das Nuvens.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO/ATIVIDADES

Com a intensiva evasão de pequenos colonos, motivado pelo enfraquecimento da fertilidade natural das terras, a alternativa consistia na implantação de pecuária de pequeno porte. Então, chegou-se a um consenso que a Suinocultura seria a diversificação de maior retorno e de efeitos permanentes.

A Codemat aliada a Sudeco, iniciou o processo de implantação de um programa para exploração da Suinocultura. Deu-se, inicialmente a Central de Matrizes, com uma área de 85 hectares.

2.4- OBJETIVOS

- Modificar o perfil da pecuária mato-grossense pela introdução da Suinocultura racional;
- Aumentar a oferta de emprego rural evitando o êxodo para as cidades;
- Produzir matrizes e reprodutores para os colonos do programa;
- Recuperar e colocar em operação a Central de Suínos do Salto das Nuvens;
- Fazer convênio com a EMATER para assistência técnica aos colonos cadastrados no programa.

2.5- JUSTIFICATIVA

Encontra-se, finalmente, o projeto na sua fase produtiva. A programação concentra-se em medidas que viabilizarão a transferência gradual aos órgãos estaduais vinculados aos objetivos do programa, incluindo nessa estratégia a perspectiva

de participação mais intensiva do setor privado.

Para o sucesso do empreendimento torna-se necessário o de_{se}mpenho da Codemat em dois aspectos básicos:

Expansão Interna da Central: Aquisição de matrizes e varrões para que a oferta inicial te_nha um bom resultado, com uma receita mínima, tornando-a au_to financiável, apoiando a promoção regional.

Promoção Externa: Programação de atividades apoiadas pela Unidade de Planejamento e pela Gerência do Programa que aliadas a EMATER, desenvolverão o cadastramento inicial de 100 (cem) pequenos colonos da área de in_{flu}ência, para serem os primeiros beneficiários do progra_{ma}.

Será necessário formular os critérios e exigências técnicas para a seleção dos colonos, tais como:

- Vocaçãõ para a Suinocultura;
- Ser proprietário (título da terra);
- Experiência anterior;
- Espírito cooperativista, comprometer-se formalmente de participar de uma Cooperativa de Produtores.

Dessa maneira nascerá um convênio com a EMATER para assistên_{cia} técnica específica aos colonos cadastrados, possivelmen_{te} 3 técnicos para 100 colonos.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

Toda a área do Programa Polonoroeste-MT (Cáceres, Rio Branco, Araputanga, Jauru, Salto do Céu, Mirassol D'Oeste, Quatro Marcos, Pontes e Lacerda, Barra do Bugres e Tangará da Ser_{ra}).

2.7- METAS

Da Central de Matrizes

1983-:

34 matrizes

34 reprodutores

1984-:

90 matrizes
90 reprodutores

1985-:

324 matrizes
324 reprodutores

1986-:

450 matrizes
450 reprodutores

1987-:

450 matrizes
450 reprodutores

Da EMATER-MT

Assistência técnica a 100 Suinocultores

Formação de Cooperativas

Orientação na comercialização.

2.8- FINANCIAMENTO

O financiamento correrá por conta da verba consignada no orçamento complementada com o produto das vendas de matrizes e reprodutores.

Os recursos para assistência técnica correrão por conta do Programa Polonoroeste.

E para melhoria e ampliação do Núcleo Central de Suinocultura por recursos oriundos de órgãos federais, tais como: Ministério da Agricultura, Sudeco, etc.

2.9 - INTEGRAÇÃO INSTITUCIONALCODEMAT

ÓRGÃOS E ENTIDADES ENVOLVIDAS \ NATUREZA DA OPERAÇÃO	PLANEJAMENTO	COORDENAÇÃO	EXECUÇÃO	FINANCIAMENTO
<u>EMATER</u> Assistência técnica, extensão e formação de Cooperativa	X	X	X	
<u>SUDECO</u> Complementação das Instalações para melhoria e ampliação	X			X
<u>POLONOROESTE</u> Assistência técnica e Extensão		X		X

2.10- OBSERVAÇÕES GERAIS

Para alcançar as metas desejadas no programa, serão necessários aquisição de 9 matrizes e 2 reprodutores, para compor o plantel da Central, num total de 18 matrizes e 4 reprodutores, devendo ocorrer até fevereiro de 1984. Caso não sejam adquiridos em tempo previsto, o projeto terá suas metas reduzidas, ocasionando maior ociosidade na capacidade instalada.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

III. TELECOMUNICAÇÕES

(PROGRAMA INTEGRADO
ESTADUAL DE TELEVI
SÃO)

III- TELECOMUNICAÇÕES

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

A primeira tentativa de retransmitir sinais de televisão para o interior do Estado foi feita no início dos anos 70, tendo conseguido atingir diversas localidades num raio de aproximadamente 200 km em torno de Cuiabá. Foi a primeira experiência da CODEMAT, no Setor das Telecomunicações.

No período 77/78, a CODEMAT fez uma outra tentativa no Setor, buscando objetivos mais amplos, ou seja, alcançar distância de até 1.000 km em determinadas rotas.

Em 1979 a CODEMAT continuou a execução das metas do Governo no Setor das Telecomunicações as quais visaram atingir o objetivo de integrar todos os municípios do Estado no Sistema interligado da Rede de Televisão.

Assim no ano de 79 iniciou-se com o programa implantando as suas últimas torres programadas e que necessitariam de um esquema apropriado de manutenção regular. A coordenação do programa realizou nesse sentido, a organização das atividades de atendimento às torres já implantadas e em funcionamento.

Visou-se também promover estudos e gestões junto aos órgãos federais e estaduais ligados ao assunto, objetivando a definição de uma diretriz técnica e normativa capazes de orientar, a longo prazo, o desenvolvimento do programa.

As experiências prévias: os erros e os acertos foram analisados em um clima de máxima cordialidade nos estudos junto a TELEMAT, a EMBRATEL, a TELEBRÁS, Empresa de Televisão- TV Centro América e TV Centro Oeste.

No que se refere aos problemas do Setor, podemos enumerar os seguintes:

- O impedimento de integrar alguns municípios ao Sistema de

Rede devido as grandes distâncias destes às pontas do Sistema.

- Localização adequada para implantação das Estações Repetidoras.
- Desempenho operacional muito crítico, com custo elevado.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/83

No período 79/83 foram executadas obras e serviços nas rotas, conforme segue:

. ROTA LESTE

- Compra e instalação de equipamentos nas estações de São Vicente, Jaciara, São Bento, Beroaba e Torixoreu.
- Compra e instalação de torres em Pedra Preta, General Carneiro e Petrovina.
- Montagem de Estações em Beruaba, S. Vicente, Jaciara, S. Bento, Guiratinga, Dom Aquino, Pedra Preta, Serra do Marreco, Araguaína, Torixoreu, General Carneiro e Barra do Garças.

. ROTA NORDESTE

- Fornecimento de equipamentos para retransmissão de TV em Água Suja, Figueirópolis e Vila Bela.
- Manutenção do Sistema de Cáceres, Mirassol D'Oeste, Araputanga, Nobres, Rosário Oeste, Barra do Bugres, Nortelândia, Diamantino, Tangará da Serra e Pontes e Lacerda.

. ROTA NORTE

- Implantação de seis torres repetidoras, duas torres repetidoras/retransmissoras e seis torres retransmissoras em Rosário Oeste, Nobres, Alto Paraguai, Rio Claro, Nortelândia, Arenópolis, Progresso, Nova Olímpia, Mari-lândia e Barra do Bugres.
- Montagem do Centro de Laboratório de TV em Cuiabá.

. ROTA OESTE

Implantação de duas estações retransmissoras em Salto do Céu e Porto Espiridião.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

A situação do programa no momento vem consistindo apenas na manutenção e operação do Sistema Ativado, e também na ampliação e modernização do mesmo.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO 1983/87

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Programa Integrado Estadual de Televisão - P.I.E.TV

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso - CODEMAT

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

- . Manutenção e Operação do Sistema
- . Modernização e Ampliação do Sistema

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Manutenção e Operação do Sistema

Refere-se as atividades de reposição de componentes eletrônicos, abastecimento, e reparos visando o funcionamento do

sistema nas rotas implantadas.

Modernização e Ampliação do Sistema

Refere-se a ampliação do sistema visando atender localidades ainda não atingidas, bem como o reaparelhamento do sistema implantado no sentido de melhorar a qualidade do serviço.

2.4- OBJETIVO

O Programa Integrado Estadual de Televisão tem como objetivo interiorizar sinais de televisão gerados na Capital.

2.5- JUSTIFICATIVA

A televisão hoje desempenha elevado papel educativo e de divulgação cultural, além de se constituir em importante fonte de lazer, razões que justificam estender esse benefício a maior parcela possível da população.

Ademais, no caso mato-grossense, a televisão constitui-se em importante instrumento de integração cultural daquelas populações que se localizam nas faixas fronteiriças com outros Estados.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

O Sistema Estadual de Repetição/retransmissão de Sinais de Televisão compõe-se atualmente de cinco rotas principais, com 62 (sessenta e duas) estações distribuídas por 32 municípios da faixa do Estado abaixo do paralelo quatorze, exatamente a faixa de maior densidade proporcional. Vale dizer que o atual sistema atende a mais de 40% da população mato-grossense.

2.7- METAS

1. Modernização e ampliação da Rota Leste. Conclusão até julho de 1.984.

2. Modernização e ampliação da Rota Noroeste. Conclusão até julho de 1.984.
3. Reforma e complementação dos sistemas de proteção da Rota Nordeste. Conclusão até outubro de 1.984.
4. Projeto e implantação da Rota Sul. Conclusão até dezembro de 1.984.
5. Criação do Fundo Estadual de Telecomunicações. Conclusão até julho de 1.984.
6. Inscrição na CACEX. Conclusão até julho de 1.984.
7. Modernização e ampliação da Rota Oeste.
 - 7.1. Elaboração de projeto: conclusão até dezembro de 1.984.
 - 7.2. Implantação física para dois canais. Conclusão até dezembro de 1.985.
8. Implantação do segundo canal de televisão nas Rotas Leste, Nordeste, Noroeste e Norte.
 - 8.1. Elaboração de projetos: conclusão até dezembro de 1.984.
 - 8.2. Implantação: conclusão até dezembro de 1.985.
9. Modernização e ampliação da Rota Norte. Conclusão até julho de 1.985.
10. Implantação do Centro de Televisão. Projeto e implantação. Conclusão até julho de 1.985.
11. Implantação de sistemas isolados para repetição de sinal de televisão via satélite. Conclusão até maio de 1.986.
12. Manutenção preventiva e corretiva no período 83/87.

2.8- FINANCIAMENTO

Tanto os investimentos quanto o custeio das despesas de manutenção do Programa Integrado Estadual de Televisão estão sendo atualmente suportados pelo Tesouro do Estado.

Todavia, há que se buscar a participação de fundos federais

de desenvolvimento, citando-se como algumas fontes prováveis o Ministério do Interior e a Secretaria de Planejamento da Presidência da República.

Não se deve, contudo, descartar a hipótese de operações de crédito com entidades creditícias nacionais e internacionais.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

A nível estadual a Codemat é o único órgão executor da política estadual de telecomunicações. Não há pois, atualmente, qualquer outro órgão diretamente envolvido.

A nível federal, a Codemat reporta-se ao DENTEL, que é o órgão fiscalizador de sistemas de telecomunicações.

2.10- OBSERVAÇÕES GERAIS

Na definição das metas encontra-se a inscrição na CACEX, com conclusão prevista para julho de 1.984. Considera-se essa inscrição, ou melhor dizendo, a capacitação da Codemat para iniciativas de importação, de suma importância para a perfeita manutenção do sistema de repetição/retransmissão de sinais de televisão instalado. Justifica-se pelo fato de que os equipamentos eletrônicos instalados, não obstante serem de fabricação nacional, têm componentes eletrônicos de fabricação estrangeira, principalmente norte-americana e francesa. Tendo em vista as restrições atualmente impostas à importação de uma maneira geral e particularmente severas no ramo dos componentes eletrônicos, a aquisição em território nacional passa a depender de intermediárias que dispõem de cotas limitadas e que são imediatamente consumidas, elevando-se assim sobremaneira os preços. A importação direta além de autorizar uma cota exclusiva, permite praticar custos extremamente mais baixos devido a compra direta e tendo a evitar o colapso do sistema por falta de componentes.

A descrição das metas a serem alcançadas pelo P.I.E.TV não demonstra custos, já que, para tal, são necessários estudos

aprofundados que demandam prazo não disponível. Não obstante, os integrantes do P.I.E.TV tem um consenso em termos de ordem de grandeza estimado em seis bilhões de cruzeiros, a preços de setembro do corrente, exclusive, custos de manutenção. A aplicação desse montante permitirá a plena realização das metas propostas e, por consequência, a implantação de um sistema plenamente confiável.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

IV. ESTRADAS MUNICIPAIS
(POLONOROESTE)

IV- ESTRADAS MUNICIPAIS - (POLONOROESTE)

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

Criado após esta data.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/83

Apesar do programa ser criado em 1981, só teve início em abril/82, com a criação da coordenadoria responsável pela execução.

Neste período de execução foi implantada a equipe técnica, elaborado projeto de 572 km, adquiridos 05 (cinco) viaturas de apoio e executado 214 km de melhoramento de estradas. Para a equipe técnica foram contratados 05 (cinco) engenheiros, 04 (quatro) técnicos em Estradas, 05 (cinco) motoristas e 01 (um) Auxiliar Administrativo. Os 05 (cinco) veículos adquiridos são do tipo C-10, para apoio a equipe.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Atualmente, os serviços executados baseiam-se em melhoramentos de estradas, manutenção da equipe técnica e trabalhos de emergência.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO (1983/1987)

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Projeto Estradas Municipais

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Implantação e Melhoramento de Estradas Municipais.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Para diminuir o desequilíbrio desenvolvimentista, bastante acentuado entre a Região Noroeste e as demais, foi criado o Programa Integrado de DESENVOLVIMENTO DO NOROESTE, através do Decreto nº 86.029, de 27 de maio de 1981. O programa tem como principal atividade a Pavimentação Asfáltica da BR-364 -Cuiabá- Porto Velho e de Infra-estrutura Agrícola aos pequenos produtores, ao longo desta Rodovia. O Estado ficou responsável por dois Projetos Executivos:

- O Programa de Desenvolvimento Rural Integrado (PDRI);
- Consolidação e Execução de Estradas Vicinais.

Entre os subprojetos do PDRI, está o das Estradas Municipais, cujo órgão executor é a Codemat.

2.4- OBJETIVOS

Estimular a produção, e redução do custo de transporte de produtos e de insumos.

Atender prioritariamente a concentração de pequenos colonos e suas safras.

Evitar o êxodo rural.

2.5- JUSTIFICATIVA

Justifica-se pela existência de uma Malha Rodoviária capaz

de atender o escoamento da produção regional, pois a área encontra-se em expansão agrícola, com uma ocupação significante.

As estradas existentes não oferecem condições de tráfegos na época das águas e seu funcionamento é precário na estiagem. A reconstrução e melhoramento das estradas significa um funcionamento pleno em qualquer época.

No aspecto social, essas estradas terão papel importante para o pequeno e médio produtor no que concerne em: Assistência Social, Educação, Pesquisa e Apoio a Produção.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

A área do Polonoroeste, cujos municípios são: Araputanga, Barra do Bugres, Cáceres, Jauru, Mirassol D'Oeste, Rio Branco, Salto do Céu, Tangará da Serra, Quatro Marcos e Denise.^{1/}

2.7- METAS

Reconstruir e manter 1.470 km de estradas municipais existentes.

2.8- FINANCIAMENTO

O financiamento do programa correrá por conta da verba consignada no orçamento e os recursos da União são através do PIN/PROTERRA. Esses dois recursos totalizam 66% (sessenta e seis por cento) do valor do Programa.

Os 34% (trinta e quatro por cento) restantes são financiados pelo Banco Mundial.

^{1/} Município criado após a definição do Programa.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONALCODEMAT

NATUREZA DA ÓRGÃO E EN- TIDADES ENVOLVIDAS	PLANEJA- MENTO	COORDE- NAÇÃO	EXECUÇÃO
MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO	X		
SUDECO		X	
PREFEITURA			X
BANCO MUNDIAL	X		

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

C. PROGRAMAS SETORIAIS

V. CAPTAÇÃO DE RECURSOS
E PROMOÇÃO DE INVES
TIMENTOS.

V- CAPTAÇÃO DE RECURSOS E PROMOÇÃO DE
INVESTIMENTOS

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

Em 1979 foram repassados recursos na ordem de R\$ 11.866.051,30, para despesas de serviços de implantação de Estações Repetidoras de TV em Mato Grosso.

Ainda foram repassados recursos para o Fadem, Eletrificação do Estado. Dando um total de R\$ 112.196.707,18.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 79/83

No período de 79 a 83 foram negociados recursos na ordem de R\$ 7.442.735.344,65. Distribuídos entre: Projeto de TV; Cibrazem; Convênio com o Minter/Gov. Est./Pref.; Fadem; Eletrificação do Estado; FNDU e Fimat.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Estão sendo feitas gestões junto aos órgãos financiadores, visando a negociação de empréstimos para os projetos que deverão ter início a partir de 1984.

2 - PROGRAMA SETORIAL EM EXECUÇÃO E PROPOSTA PARA O PERÍODO
1983/87

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Captação de Recursos para investimento.

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso- CODEMAT

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Todos os constantes do Item 2.3

2.2.2- EM PROGRAMAÇÃO

Captação de recursos, assessoria no mercado financeiro e coordenação de projetos na área.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

- Captação imediata de US\$ 6.000.000,00 para o programa de Eletrificação, operação 63;
- Negociações preliminares para captação dos restantes US\$ 9.000.000,00 do Programa de Eletrificação;
- Operação de capital de movimento para financiar obras do Programa de Interiorização de Televisão, G\$ 50.000.000,00 (concluído);
- Operação com o Comind para financiamento das teleimpresoras da Secretaria Extraordinária de Comunicação Social, G\$ 19.116.400,00;
- Financiamento FINAME para reequipamentos do Corpo de Bombeiros, G\$ 1.500.000.000,00 (concluído);
- Financiamento para obras de arte e estradas municipais, BNDES;
- Financiamento de equipamentos para o Hospital Central do Estado;
- Financiamento para as obras do programa de interiorização de Televisão, US\$ 15.000.000,00;
- Financiamento para obras do Hospital Central, melhorias urbanas, transportes coletivos e rodovias, US\$ 160.000.000,00.

2.4- OBJETIVOS

Captar e viabilizar recursos.

2.5- JUSTIFICATIVA

Aproveitar a estrutura e "Know How" acumulado pela Companhia nessas atividades, como entidade promotora de empreendimentos; como captadora de recursos, que vai desde o planejamento, elaboração de mensagens, projeto de lei, exposição de motivos a Ministros, Senado e a órgãos da administração federal, negociações e contratação.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

Estado de Mato Grosso.

2.7- METAS

Viabilizar financeiramente os programas de Governo.

2.8- FINANCIAMENTO

Repasse federais.

Repasse de fundos estaduais.

Operações de empréstimo, financiamentos e outras modalidades.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

ÓRGÃO E ENTIDADES ENVOLVIDAS	NATUREZA DA OPERAÇÃO	PLANEJAMENTO	COORDENAÇÃO	EXECUÇÃO
SEFAZ/GPC	Operações de crédito. Garantias, retensões de receitas	GPC	CODEMAT (1)	Órgão de área
SEFAZ/BEMAT	repasse fundos, Fimat e Fadem	GPC	CODEMAT (2)	CODEMAT Fadem: municípios Fimat: órgãos Estado

(1) No sentido de produzir documentos, elaboração mensagem, projeto de lei, exposição de motivos e providências para viabilizar e contratar operações de crédito.

(2) Responsável pela administração de fundos.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

C. PROGRAMAS SETORIAIS

VI. APOIO AO DESENVOLVI
MENTO MUNICIPAL (ADPC)

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

JÚLIO JOSÉ DE CAMPOS

Governador

ANTÔNIO EUGÊNIO BELLUCA

Secretário Chefe do GPC

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

- CODEMAT -

MAURO CID NUNES DA CUNHA

- Diretor Presidente

MOISÉS FELTRIN

- Diretor Superintendente

MARIA AMÉLIA PACHECO ALBUQUERQUE

- Diretora de Operações

JONIR DE OLIVEIRA SOUZA

- Diretor Adm. Financeiro

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

UNIDADE DE PLANEJAMENTO

PLANO DE AÇÃO DA CODEMAT
PARA O PERÍODO 1983/87

. Proposta para o plano
de governo

Cuiabá - setembro/1983

Elaboração:

- . ANTÔNIO DE PÁDUA DA SILVA BASTOS - Economista
- . ARANTES RODRIGUES DE ARRUDA - Economista
- . JOÃO BATISTA LOTUFO FILHO - Contador/Economista
- . MÁRCIA TEREZA MÜLLER DE ABREU LIMA SANT'ANA - Adminis
tração de Empresa
- . MAURÍCIO LÚCIO NANTES - Economista

Supervisão

- . MAURÍCIO LÚCIO NANTES - Chefe da U.P.

Coordenação:

- . ANTÔNIO DE PÁDUA DA SILVA BASTOS

Apoio:

- . ROBERTO RODRIGUES DE JESUS - Datilografia
- . JUCINEIDE PORTO DE FIGUEIREDO - Secretária
- . MAURÍTSI RONALDO DE SÁ COSTA - Administrativo

RESPONSABILIDADE TÉCNICA DOS PROGRAMAS

- . JAIR RODRIGUES DE CARVALHO - D.D.R.
- . LEONEL JACINTO DE OLIVEIRA - GTE
- . LICÍNIO FONTES - SUINOCULTURA
- . EDMILSON FORTES BARRETO - POLONOROESTE
- . LUIZ CARLOS ARMANI - Agência de Financiamento
- . RAIMUNDO NONATO DE ABREU SOBRINHO - SEDM do DAM
- . ALEXANDRE DEMIDOFF - D.C.P.E.
- JOÃO LUIZ PINHEIRO - Gerência do P.I.E.TV
- MÁRCIO HERMENEGILDO DE ALMEIDA - Gerência do P.E.MT
- ANTÔNIO CARLOS F. BALBINO - Gerência do PAMAT

SUMÁRIO

- A. INTRODUÇÃO
- B. ATIVIDADES DIVERSAS
- C. PROGRAMAS SETORIAIS
 - I. COLONIZAÇÃO E REGULARIZAÇÃO DE COLÔNIAS
 - II. OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO DE SUINOCULTURA
 - III. TELECOMUNICAÇÕES -(PROGRAMA INTEGRADO ESTADUAL DE TÊLE
VISÃO)
 - IV. ESTRADAS MUNICÍPAIS -(POLONOROESTE)
 - V. CAPTAÇÃO DE RECURSOS E PROMOÇÃO DE INVESTIMENTOS
 - VI. APOIO AO DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL -(ADPC)
 - VII. PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO
 - VIII. PROGRAMA DE EXPANSÃO AEROPORTUÁRIA -(PAMAT)
 - IX. SISTEMA TRÓLEBUS DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE
 - X. CONSTRUÇÃO DO HOSPITAL CENTRAL

A. INTRODUÇÃO

B. ATIVIDADES DIVERSAS

A. INTRODUÇÃO

A CODEMAT, instituída sob a forma de sociedade de economia mista foi criada pelo Decreto nº 486 de 29 de dezembro de 1967, nos termos dos artigos 10 e 19 da Lei nº 2.626 de 07 de Julho de 1966, sendo instalada em 06 de Janeiro de 1968, sucedendo a Comissão de Desenvolvimento do Estado que, por sua vez, era sucessora da CPP- Comissão de Planejamento da Produção.

A CPP, criada em 1948 sob a forma de autarquia, foi o primeiro órgão estadual incumbido de promover o seu desenvolvimento. Foi desativada em 1966 dando lugar à Comissão de Desenvolvimento.

Entre as funções desempenhada pela autarquia, destacam as atividades de colonização, promovendo a fundação e organização de colônias estaduais. Foi do período de sua existência os atos governamentais dispendo sobre as áreas reservadas à colonização. Constando ainda, financiamentos a prefeituras, a constituição do Banco do Estado de Mato Grosso é da própria CODEMAT na sua forma atual; por iniciativa e promoção da Comissão de Desenvolvimento.

Assumindo o papel de órgão de apoio a administração estadual, a CODEMAT institucionalizou sua estrutura como executora de programas e projetos de áreas ou setores pioneiros que, dada a essa característica não são assumidos por órgãos setoriais, visto que a execução através dos mesmos não se fazem viáveis ou, até mesmo devido a inexistência destes, com atribuições específicas.

Desta forma, a CODEMAT assume a execução, até que as obras e serviços implantados, transformadas em atividades permanentes, possam ser assumidos pelos organismos responsáveis pela condução da política setorial.

Justifica-se aí o caráter eclético da Empresa, atuando em setores diversos, onde o momento político e o estágio de desenvolvimento do Estado requer a sua presença para impulsioná-lo, abrindo fronteiras e criando novas atividades.

Isto é demonstrado através das suas atividades passadas, abrangendo a mineração, importação de máquinas e equipamentos, construção de estádios esportivos, usinas hidrelétricas e termelétricas, linhas de transmissão de energia elétrica, estradas vicinais, etc. Acrescentando-se ainda, a condução de programas concebidos como promotores do desenvolvimento regional ou de apoio, os quais passaram a constituir-se em atribuições permanentes da Companhia, tais como: Captação e Repasse de Recursos, promoção de investimentos, implantação de projetos de colonização, regularização de colônias e áreas de conflito, implantação e operacionalização do Programa Estadual de Retransmissão de ~~televisão~~ e Suinocultura.

Dentro dessa ótica, a CODEMAT propõe o seu plano de ação para os próximos ~~4 anos~~, numa ~~concepção ampla e variada~~ de suas atribuições, no sentido de manter a continuidade dos programas definidos sem, entretanto, fugir da sua característica operacional, condicionada a fatores políticos e econômicos, ~~carótipos~~ de cada ~~período~~ de ~~governo~~, sugerindo que ~~pode~~ ser ~~acionada~~ a qualquer momento para uma ~~nova missão~~, desde que suportável pela sua estrutura.

B. ATIVIDADES DIVERSAS

Além dos programas e projetos setoriais em execução ou a serem executados, os quais serão tratados nos itens a seguir, outras atribuições são exercidas pela CODEMAT, são as chamadas atividades, incluindo a manutenção da Companhia, contratação e administração de pessoal especializado para outros órgãos, apoio logístico aos programas e projetos em execução, assessoramento técnico às prefeituras, cursos de treinamentos a pessoal das prefeituras, etc.

Destas, merece destaque a contratação e administração de pessoal para outros órgãos da administração estadual, dada a sua importância no apoio à eficiência qualitativa das atividades desenvolvidas por determinados organismos, que pela suas estruturas administrativas não tem condições de dispor de pessoal técnico especializado, com remuneração compa-

tível, no seu próprio quadro.

Esta atividade, na CODEMAT, está inserida na manutenção da Companhia e constitui-se num componente importante do seu quadro de pessoal conforme mostra o quadro a seguir:

PESSOAL CONTRATADO PELA CODEMAT

ESPECIFICAÇÕES	L O T A Ç Ã O		
	CODEMAT	OUTROS ÓRGÃOS	TOTAL
<u>QUANTIDADES (UD)</u>			
.. Níveis Superior	95	108	203
.. Outros Níveis	250	139	389
Total	345	247	592
<u>CUSTOS MENSAIS (G\$1.000,00)^{1/}</u>			
.. Salários ^{2/}	101.170	79.343	180.513
.. Gratificações ^{3/}	8.443	-	8.443
.. Obrigações Patronais	27.209	29.235	66.444
Total	146.822	108.578	255.400

1/- Com base na folha do mes de Julho/83.

2/- Inclui salário família e outros proventos exclusive gratificações.

3/- Inclui representação e ajuda de custo.

Observa-se no quadro, que do total de funcionários contrata dos 41,7% estão a disposição de outros órgãos. Deste total (597), 34,3% são de níveis superior, dos quais 53,2% estão lotados em outros órgãos.

Quanto aos custos mensais, 42,5% do total da folha são atribuidos a outros órgãos.

Este quadro foi elaborado com base em levantamento feito sobre a folha de Julho/83, mostrando uma situação atual, entretanto, evidencia uma tendência que deverá perdurar para os próximos anos.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

I. COLONIZAÇÃO E REGU
LARIZAÇÃO DE COLÔ-
NIAS

I- COLONIZAÇÃO E REGULARIZAÇÃO DE COLÔNIAS1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL1.1- SITUAÇÃO EM 1979Colonização

Refere-se ao Projeto Juína - Primeira Fase, que nesse ano foram realizados o cadastro e seleção de 286 famílias de colonos, mas apenas 250 famílias rurais foram assentadas. Quanto aos lotes urbanos foram alienados 208 lotes e aos lotes chácaras foram vendidos 142 unidades.

Regularização de Colônias

No início de 1979, os trabalhos relativos as colônias antigas ficaram paralizados, tendo em vista que a então Divisão de Colonização estava atendendo a venda de terras do Projeto Juína.

1.2- DÊSEMPENHO NO PERÍODO 79/83Colonização

Dentre as obras e serviços realizados no período 79/83, no Projeto Juína, destacam a consolidação das unidades previstas no projeto para o Núcleo Urbano, sendo abertas e encalçadas 13 km de ruas completando 30,8 km; complementação do Sistema de Abastecimento d'Água compreendendo captação, adução e rede de abastecimento com 13.250 m dos quais 7.233 executados no período; Sistema de Energia Elétrica com capacidade de geração de 1.110 KVA dos quais 750 implantados no período e rede de distribuição, sendo implantadas 247 estruturas, completando 381 com as 134 já implantadas anteriormente; além de escolas (até nível de 2º grau), hospital, posto de saúde, destacamento policial e unidade de segurança,

aeroporto, estação rodoviária, etc. Todas estas unidades já entregue aos órgãos setoriais competentes, tais como: Secretaria de Segurança, Saúde, Educação, CEMAT, etc., com exceção do Sistema de Abastecimento d'Água, Aeroporto e Estação Rodoviária que ainda continuam sob administração da CODEMAT.

Foi iniciada neste período a execução da 2ª fase do Projeto, com a abertura do Núcleo Castanheira, onde foram construídos 2.800m de ruas, unidade administrativa e uma escola com 967m². Também foi iniciada a implantação de um Subnúcleo na 1ª fase.

Na área rural foram executados 6.422 km de linhas topográficas para demarcação de lotes, completando 8.740 com o que já havia sido executado anteriormente; foram abertos 648 km de estradas rurais, os quais somados aos 290 já existentes completaram 938 km; todas as escolas rurais do projeto foram construídas neste período, num total de 23 unidades.

Regularização de Colônias

Nos primeiros meses de 1979 foi criado o Grupo de Trabalho Especial (G.T.E.), destinado a regularizar as colônias antigas e áreas de conflitos sociais.

A ação da Companhia tem sido de pacificadora, permutando com os proprietários, as áreas ocupadas, por terras públicas de iguais tamanhos.

Os serviços que mais se destacaram nesse período (79/83), nas colônias antigas foram: cadastramento técnico, triagem dos colonos e posseiros, demarcação de áreas e titulação das mesmas.

As colônias em questão são: Paranatinga, Pontes e Lacerda, Figueira, Pascoal Ramos, Couto Magalhães, Naborcero, Alto Coité, Aparecida do Leste, Nova Brasilândia, Gleba Cascata/Floresta, Antonio João, Porto Esperidião, Fátima, Capem, Ribeirão Bonito, Cascalheira, Entre Rios, Sonho Azul, Cruzeiro D'Oeste, Lambari, Paraíso do Leste, Rio Branco, Reserva do Cabaçal e Salto do Céu.

Dentre os serviços realizados no período encontramos: regularização de 17.512 hectares, sendo 469 ha na zona urbana e 17.043 ha na zona rural; levantamento topográfico de 1.708 km; demarcação de 6.809 lotes urbanos, 896 lotes rurais e de 514 quadras e titulação de 1.611 lotes.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Colonização

O Projeto Juína já se encontra na fase final de consolidação, considerando os objetivos e metas previstos, possuindo todas as condições necessárias ao seu desenvolvimento normal, tais como: cooperativa de agricultores, armazém da CASEMAT, duas agências bancárias, indústria madeireira e de beneficiamento de cereais, e, um comércio ativo, compatível com o desenvolvimento da comunidade, além de instituições e órgãos de atendimento social e de apoio a produção e comercialização da produção.

Foi elevada à categoria de município pela Lei nº 4.456 de 9 de maio de 1982, quando contava com uma população em torno de 18.000 habitantes na área do Projeto.

Para sua consolidação total faltam apenas a conclusão das estradas rurais em execução, num total aproximado de 200 km previsto para o próximo ano e serviços topográficos, também num total de 200 km, além da consolidação da distribuição dos lotes.

Foram definidos 46 lotes autônomos, estando todos vendidos; 2.390 lotes rurais, estando vendidos 1.756, correspondendo 73,5%; 732 chácaras das quais 556 já vendidas e 2.929 lotes urbanos dos quais 1.625 já estão vendidos.

A área total é de 384.891 ha dos quais 314.380 (81,7%) correspondem aos lotes autônomos, rurais e chácaras já vendidos.

Programa Aripuanã-Roosevelt

Este programa encontra-se em fase de discriminatória das

áreas pelo INTERMAT, cujo trabalho está sendo desenvolvido em 3 etapas, sendo que a primeira etapa, correspondendo o Projeto Panellas, já está em fase de registro da área no Cartório de Imóveis.

O Projeto a cargo da CODEMAT está em fase de estudos para apresentação ao INCRA, prevendo-se sua implantação a partir do próximo ano.

Regularização de Colônias

Está em fase de prosseguimento aos trabalhos de demarcação e titulação de lotes em algumas colônias para posterior transferência aos órgãos competentes, aguardando novas áreas.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO (1983/1987)

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Programa de Colonização e Regularização de Colônias

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso. (CODEMAT)

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Projeto Juína - Primeira Fase

Projeto Juína - Segunda Fase

Regularização de Colônias

2.2.2- EM PROGRAMAÇÃO

Programa Aripuanã-Roosevelt

- Projeto Panellas
- Projeto Guariba
- Projeto Alto Guariba

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Projeto Juína

Refere-se ao Projeto Integrado de Colonização implantado ao longo da Rodovia AR-1 que liga Vilhena a Sede do Município de Aripuanã. Divide-se em duas fases de execução: Projeto Juína - Primeira Fase e Projeto Juína - Segunda Fase. O Núcleo Urbano da Primeira Fase fica no km 238 da referida rodovia. O projeto abrange 384.891 hectares, com lotes rurais de 30 a 300 hectares. O Projeto Juína - Primeira Fase foi aprovado pelo INCRA em 21-09-78, através da Portaria nº 907 de 19-09-78.

Regularização de Colônias e Áreas de Conflito Social

Refere-se ao processo de regularizar as colônias antigas e áreas de tensão social relacionada com a posse, domínio e uso da terra, por meio de programas de loteamento e titulação, para posterior data promover a emancipação das áreas e transferir os acervos documentais ao INTERMAT, órgão Estadual responsável.

Programa Aripuanã-Roosevelt

Refere-se a implantação de 3 projetos de colonização. A área do programa abrange a extensão entre os rios Aripuanã (limite leste) e o Roosevelt (limite oeste), delimitando ao norte a divisa com o Estado do Amazonas e ao sul o paralelo 11º sul.

O Projeto Panellas, o primeiro a ser implantado, com 310 mil

hectares, dos quais 162 mil será o projeto de colonização propriamente dito (o restante 148 será loteamento autônomo), atualmente encontra-se em fase de anteprojeto, versão preliminar, para futuramente ser autorizado pelo INCRA, para as primeiras providências. O número de famílias beneficiadas diretamente com o assentamento na colônia, está previsto em 2.177.

Os Projetos Guariba e Alto Guariba, dentro das Glebas Aripuanã e Guariba Sul, respectivamente, serão definidos e implantados, a proporção que forem concluídos as arrecadações das áreas. Pois, é intenção do Governo Estadual, além da concepção de simples ocupação do vazio demográfico, voltar-se a forma de ocupação econômica, em vista de maior produtividade, e a presença do Governo na área proporcionando condições para uma ocupação controlada, racional e disciplinada, evitando com isso a ocupação clandestina, a violentação do meio natural e os focos da tensão social.

2.4- OBJETIVOS

Projeto de Colonização

Proporcionar melhores perspectivas para o desenvolvimento econômico da região e reduzir os riscos de ordem física, social e ambiental resultantes do processo de imigração acelerada, isto é, que os colonos a serem instalados numa área, sejam assentados sob a orientação e a assistência das autoridades governamentais.

Regularização de Colônias

Solucionar os problemas fundiários em áreas específicas, com cadastramento dos ocupantes, delimitação de áreas ocupadas e expedição de títulos definitivos de propriedades.

2.5- JUSTIFICATIVA

Colonização

Com o advento do Programa POLAMAZÔNIA alguns eixos Rodoviá

rios foram definidos para a região, como é o caso da Rodovia AR-1, além de outros investimentos públicos programados para a área. Esta situação se repete com o recente lançamento do Projeto da Rodovia Nova Fronteira, ligando Tangará da Serra a Mineração São Francisco.

A presença desses eixos rodoviários em terras públicas por si justificam a implantação de projetos de colonização em suas áreas de influência, tendo em vista a possibilidade de sua ocupação desordenada, estimulada pela facilidade de acesso.

Também, justifica-se pela complementação de tais investimentos nos espaços vazios, onde somente com programas dessa natureza, o Governo poderá manter sua presença na área, de vital importância para uma ocupação controlada, racional e disciplinada, além de proporcionar apoio institucional ao contingente imigrante.

Regularização de Colônias

Justifica-se pela intranquilidade social gerada pela disputa de posse da terra e necessidade por parte dos ocupantes, de crédito agrícola e para investimento no setor urbano. Com o alastramento de um número maior de cidadãos integrantes, torna-se sustentáculo comunitário.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

A região abrangida pelo Projeto de Colonização é a parte norte do Estado, envolvendo o município de Juína e a área compreendida entre o paralelo 10º e a divisa do Estado do Amazonas, delimitando em sentido leste/oeste, com os rios Aripuanã e Roosevelt.

A área que o projeto regularização de colônias abrange, será aquela que existe conflito social e cujas pendências fundiárias necessitam de soluções. Os municípios beneficiados são: Pontes e Lacerda, Paranatinga, Poconó, Cuiabá, Rondonópolis, Ponte Branca, Nova Brasilândia, Sinop, Chapada dos

Guimarães, Poxoreo, Juscimeira, Jaciara, Dom Aquino, Barra do Garças, Cáceres, Mirassol D'Oeste, Rio Branco e Salto do Céu.

2.7- METAS

Colonização

Promover o assentamento de 12.200 famílias.

Regularização de Colônias

Cadastrar 14.093 lotes urbanos e 1.696 lotes rurais.

Demarcar 56,230 hectares.

Expedir 13.948 títulos definitivos.

2.8- FINANCIAMENTO

Projeto de Colonização

O financiamento correrá por conta de verbas consignadas no orçamento oriundas de vendas de terra do próprio projeto e de loteamento autônomo, ou outras fontes que poderão ser de finidas com o desenvolvimento do Programa, tais como: PIN, FINSOCIAL, Empréstimos, etc.

Regularização de Colônias

O financiamento correrá por conta de verbas oriundas da remuneração simbólica das atividades fundiárias propostas no projeto e também verbas orçamentárias. E do Convênio com o INCRA (Recursos FINSOCIAL, PIN e outros).

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONALCODEMAT

NATUREZA DA ÓRGÃO E EN TIDADES ENVOLVIDAS OPERAÇÃO	PLANEJA MENTO	COORDENA ÇÃO	EXECUÇÃO
<u>INTERMAT</u>			
- DISCRIMINATÓRIA	X	X	X
- TITULAÇÃO	X	X	X
<u>SEC. DE SAÚDE</u>			
- DIRETRIZES	X		
- MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO		X	X
<u>SEC. DE EDUCAÇÃO</u>			
- DIRETRIZES	X		
- MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO		X	X
<u>SEC. SEGURANÇA PÚBLICA</u>			
- DIRETRIZES	X		
- MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO		X	X
<u>SEC. DE AGRICULTURA</u>			
- PESQUISA, EXPERIMENTO, ASSISTÊNCIA TÉCNICA E APOIO A COMERCIALIZAÇÃO	X	X	X
<u>INCRA</u>			
- APROVAÇÃO	X		

C. PROGRAMAS SETORIAIS

II. OPERACIONALIZAÇÃO DO
PROJETO DE SUINOCUL
TURA

II- OPERACIONALIZAÇÃO DO PROJETO DE SUINOCULTURA

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

Patrimônio físico montado, não operacionalizado.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/1983

Até junho de 1982 sem nenhuma participação produtiva, o setor encontrava-se desativado.

Em julho de 1982, iniciou a recuperação do patrimônio físico, que se encontrava em precário estado de conservação, sem possibilidade alguma de operacionalização. Em novembro do mesmo ano foi introduzido o primeiro lote de matriz, em número de 9 (nove). Em fevereiro de 1983 foram adquiridos 2 (dois) reprodutores para dar início a etapa reprodutiva do projeto.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Em abril de 1983, iniciou a etapa da reprodução, com o processo de cruzamento para obtenção do produto para posterior difusão da Suinocultura na região.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO (1983/1987)

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Programa Suinocultura

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso

VI- DESENVOLVIMENTO MUNICIPAL

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

O Programa de Apoio ao Desenvolvimento Municipal foi instituído a partir da Lei nº 3.669 de 11-11-75, que criou o FADEM e o Decreto nº 456 de 16-02-76, que o regularizou.

A Codemat, participou do Programa como Agente repassador do Fundo, firmando os contatos de financiamento junto as prefeituras municipais.

Entretanto, a partir de 1979, e com a reestruturação da Codemat o DEGRAM foi integrado a ela, ampliando a sua estrutura e rol de atividades.

A estratégia e os critérios para o atendimento municipal levaram a necessidade de duas classes de beneficiários do programa de apoio financeiro, aos projetos de natureza municipal:

Nas idades de "pequeno porte" foi intensificado o apoio para a realização de projetos de Urbanização, Calçamento de Ruas, Construção de Praças, Centro Comunitário, Hospitais, Escolas, Pronto Socorro, Pontes de Madeira, etc. No decorrer de 1979 foram assinados 83 convênios entre o Governo do Estado e as prefeituras municipais de pequeno porte, correspondendo a alocação de R\$ 75.199.000,00 de cruzeiros.

"Cidade de Porte Médio"- Dentro desta faixa foram incluídos os projetos de Pavimentação de ruas, esgotos, rede de água, infra-estrutura básica e obras correlatas, nas cidades de Cuiabá, Rondonópolis, Várzea Grande, Jaciara e Barra do Garças.

Foram assinados 13 convênios correspondendo a um investimento de R\$ 156,6 milhões de cruzeiros. Desse total, 60,3% foi para Cuiabá.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/1983

No período 79/83, foram repassados recursos para as Prefeituras na ordem de G\$ 2.917.426.067,15 em valores nominais, através das fontes: Fimat, Adicional, Promat, Polamazônia, e F.P.E.

Nesse período foram assinados um total de 761 convênios.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

No ano de 1983 já foram firmados 45 convênios num total de G\$ 235.325.253,00, através das fontes: Adicional, Promat, Polamazônia e Crédito Suplementar decreto 122. Vale ressaltar que ainda para o ano de 1983, a Programação do Promat é de G\$ 245.000.000,00 e do ADPC é de G\$ 211.308.000,00, per fazendo um total de G\$ 456.308.000,00.

2 - PROGRAMA SETORIAL EM EXECUÇÃO E PROPOSTA PARA O PERÍODO 1983/87

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Programa de Apoio ao Desenvolvimento de Pequenas e Médias Cidades - ADPC

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Gros
so - CODEMAT

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Sistema Viário Rural

Equipamentos Sociais Urbanos.

2.2.2- EM PROGRAMAÇÃO

Sistema Viário Rural

Equipamentos Sociais Rurais

Equipamentos Sociais Urbanos

Sistema Viário Urbano

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Sistema Viário Rural

Compreende as obras e atividades referentes a construção e reforma de pontes de madeira; aquisição e reforma de equipamentos rodoviários; abertura de estradas vicinais; recuperação e melhoria de estradas vicinais e implantação de abrigos para passageiros de ônibus intermunicipais.

Equipamentos Sociais Rurais

Compreende obras de construção e reforma de escolas rurais, postos de saúde, centros sociais rurais, quadras de esportes; equipamentos para instalação de escolas rurais e postos de saúde.

Equipamentos Sociais Urbanos

Compreende as obras de construção, ampliação e reformas de praças públicas, campo de futebol, centros comunitários, parques infantis, unidades sanitárias ou postos de saúde, escolas, paços municipais, bibliotecas públicas, prédios para Câmaras Municipais, Matadouros Municipais, Lavanderias Públicas, coleta de lixo, etc.

Sistema Viário Urbano

Compreende as obras de implantação de galerias pluviais; calçamentos de ruas; implantação de fábricas de artefatos de concreto; implantação de meio-fios e sarjetas; canalização de córregos; construção de terminais rodoviários e abri

gos para passageiros de ônibus.

O Programa na sua concepção global, busca beneficiar fundamentalmente obras da alçada das prefeituras municipais. A execução dos projetos é feita através de convênio com as prefeituras ou, excepcionalmente, com outras entidades do Governo, com recursos a fundo perdido.

Embora a sua linha de atuação seja muito ampla a definição a nível de execução, depende das programações anuais desenvolvidas em função dos recursos consignados para cada exercício.

2.4- OBJETIVOS

- . Fortalecer o meio rural de Mato Grosso, levando infraestrutura de apoio sob todos os aspectos; social, cultural e principalmente econômico, visando alcançar o aumento da produção do Estado.
- . Estruturar o sítio urbano, proporcionando um crescimento harmônico em todas as áreas, possibilitando-o a tornar-se o Centro de Apoio ao meio rural.

2.5- JUSTIFICATIVAS

O programa visa direcionar os investimentos no período 1984/85, para a área rural, tentando com isso estruturar o interior dotando-o de sistema viário adequado que permita condições de maior integração campo x cidade e facilidade no escoamento da produção, implantando ainda os equipamentos sociais, visando proporcionar meios que permitam a fixação do homem a terra.

Também propõem-se para o período projetos urbanos, o que justifica por serem projetos básicos que sofrerão um processo de continuidade no período 1986/87, quando o programa será implementado com novos projetos. Embora a propriedade do Governo seja o desenvolvimento rural, não se pretende omitir as necessidades urbanas dos municípios.

Nos últimos anos tem se verificado um crescimento vertiginoso

so dos núcleos urbanos de Mato Grosso, motivado pela política municipalista de desenvolver o interior. Entretanto, os núcleos urbanos se apresentam carentes de infra-estrutura, que se faz necessária ao atendimento do meio rural e as reivindicações da população que aumenta na medida em que se intensificam as correntes migratórias que demandam ao Estado,

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

Todos os municípios do Estado.

2.7- METAS

O Programa tem como meta básica assegurar o desenvolvimento e o fortalecimento dos municípios mato-grossenses, através da realização dos projetos que visam beneficiar tanto a zona urbana como rural.

Apesar de ser o desenvolvimento rural a meta principal do Governo do Estado estão sendo aplicados recursos em obras urbanas, visando, principalmente a conclusão de projetos iniciados em anos anteriores.

Para o período 1984/85 a meta principal será a aplicação de recursos no sistema viário rural e equipamentos sociais rurais e, para o período 1986/87 serão dadas prioridades as obras urbanas — Equipamentos Sociais Urbanos e Sistema Viário Urbano.

2.8- FINANCIAMENTO

Para consecução dos seus objetivos, o Programa conta com as seguintes fontes de recursos:

- Programa Especial de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso - PROMAT.
- Adicional do Imposto Único sobre Lubrificantes Combustíveis Líquidos e Gasosos - ADICIONAL.
- Programa de Investimento de Mato Grosso - FIMAT.

- POLAMAZÔNIA
- Recursos do Tesouro do Estado.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

Os projetos são executados em convênio com as Prefeituras Municipais, as quais os executam, com os recursos alocados pelo Governo através da Codemat que coordena e supervisio na suas aplicações dentro dos projetos definidos no Programa.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DE MATO GROSSO

C. PROGRAMAS SETORIAIS

VII. PROGRAMA DE ELETRIFI
CAÇÃO

-VII- PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

Negociação de recursos.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/83

Este programa previa-se a construção de linhas de transmissão em diversos níveis de tensão, implantação de estruturas de distribuição e a construção de subestações, dividindo em 2 etapas. Em 1981, seria executado as obras da primeira etapa e em 1982 as da segunda.

Em 1981/82/83, foram executadas as obras da 1ª etapa, com a construção de 3.619 km de linhas de transmissão, colocação de 3.714 estruturas de rede de distribuição com 2.342 luminárias e 5 subestações.

Desentrosamento no equacionamento físico/financeiro das obras uma vez que, os quantitativos originais sofreram alterações consideráveis sem notificação prévia à Codemat. Em virtude disso, foi necessário reformular o fluxo físico dos serviços.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Em agosto deste ano, foram concluídas as obras da primeira etapa, com um certo atraso em virtude das alterações.

Sendo que a 2ª etapa, que era para ser realizada em 1982, está paralizada por falta de recursos financeiros.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO 1983/87

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Programa de Eletrificação do Estado de Mato Grosso

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Projeto de Eletrificação

2.2.2- EM PROGRAMAÇÃO

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Implantação de linhas de transmissão para interligação de 19 localidades ao sistema Cemat, abrangendo 41 municípios do Estado cobrindo uma área em torno de 270.000 km².

2.4- OBJETIVOS

- . Expansão do sistema energético do Estado
- . Substituir, em parte, a geração térmica por geração hidráulica
- . Atender a demanda reprimida
- . Facilitar e incentivar a ocupação dos vazios demográficos e a fixação do homem a terra

2.5- JUSTIFICATIVA

Justifica-se em virtude das necessidades mais urgentes do setor energético, a multiplicação da economia, a substituição das redes de distribuição já ultrapassadas tecnicamente e que atualmente não atendem as exigências da população.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA DEMOGRÁFICA

Municípios de: Alto Garças, Barra do Bugres, Barra do Garças, Cuiabá, Denise, Diamantino, Guiratinga, Jaciara, Nobres, Nova Xavantina, Quatro Marcos, Rio Branco, Rondonópolis, Tangará da Serra e Várzea Grande.

2.7- METAS

Implantação de 3.875 km de Linha de Transmissão

8 Subestações

5.504 estruturas para rede de distribuição com 3.240 lâmpadas.

2.8- FINANCIAMENTO

50% (cincoenta por cento) - Operações de Crédito Internas

50% (cincoenta por cento) - Operações de Crédito Externas

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

CEMAT - Execução.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

VIII. PROGRAMA DE EXPANSÃO
AEROPORTUÁRIA - (PAMAT).

VIII- PLANO AEROPORTUÁRIO DE MATO GROSSO (PAMAT)

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

1.1- SITUAÇÃO EM 1979

Criado após esta data.

1.2- DESEMPENHO NO PERÍODO 1979/83

Este plano teve a sua implantação em 1981 e originou-se de vital necessidade de transporte aéreo no Estado. Neste período, foi elaborado um Programa de Ação Imediata (P.A.I.), para orientar e disciplinar as atividades iniciais deste Plano. As atividades consideradas prioritárias foram:

- Legalização dos Aeródromos
- Infra-estrutura Aeroportuária
- Proteção ao Voo.

1.3- SITUAÇÃO EM 1983

Atualmente, os serviços realizados constituem-se em:

- Levantamentos de dados
- Análise das informações
- Definições de prioridades
- Definição do Programa de Ação Imediata.

2 - PROGRAMAS SETORIAIS EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO (1983/87)

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Plano Aeroviário do Estado do Mato Grosso

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Gros
so- CODEMAT

2.2- LISTAGEM DOS PROJETOS/ATIVIDADES

2.2.1- EM EXECUÇÃO

Estudos e Projetos.

2.2.2- EM PROGRAMAÇÃO

- . Localização, implantação, pavimentação e expansão de aeródromos.
- . Implantação do Departamento Aeroviário.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Devido as grandes distâncias a serem percorridas, aliadas a uma deficiente estrutura viária tornou-se necessário a implantação e expansão de aeroportos, na região, originan
do-se, então, este Plano, envolvendo os projetos de locali
zação, implantação, pavimentação e expansão de aeródromos, os quais serão conduzidos, inicialmente pela Gerência do PAMAT, cuja evolução natural será a criação de um Depart
mento Aeroviário encarregado da Operacionalização do Siste
ma, a partir do momento que os projetos e atividades implan
tadas forem adquirindo caráter permanente.

Este Departamento será vinculado a Secretaria de Transpor
tes, a qual já participa das definições básicas, coordena
ção e implementação do programa.

2.4- OBJETIVOS

O Plano Aeroviário do Estado de Mato Grosso objetiva defi
nir e orientar o desenvolvimento da infra-estrutura aero
nática no interior mato-grossense, promovendo as seguin
tes ações básicas:

- formulação de um sistema de aeroportos integrados, compa
tível com as diferentes funções e necessidades dos diver
sos setores que interagem com a aviação no âmbito do Es
tado e capaz de prover a cobertura do espaço aéreo e in
crementar a segurança das operações;

- orientação e definição do desenvolvimento desse sistema nos próximos 20 anos, de modo a preservar sua compatibilidade com o objetivo especificado;
- formulação de diretrizes e meios para a constituição do Departamento Aeroviário do Estado de Mato Grosso, que irá coordenar a implantação, a operação e o desenvolvimento do sistema de aeroportos, atuando como elemento básico para a implementação do Plano proposto.

2.5- JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos, a aviação tem-se expandido rapidamente na região Centro-Oeste, em particular no Estado de Mato Grosso. Dois fatores principais têm contribuído para esse fenômeno:

- a evolução do processo de interiorização do desenvolvimento econômico, decorrente da abertura de novas fronteiras agrícolas, da constituição de vultuosos empreendimentos de aproveitamentos de recursos minerais e das medidas de contenção da concentração populacional nas Regiões Metropolitanas, como São Paulo e Rio de Janeiro. A recente e dinâmica colonização do Norte do Estado de Mato Grosso é produto direto desse processo, fundamentando-se nas atividades agropecuárias e de extração mineral e na migração de grandes contingentes populacionais provenientes do Sul do País;
- a elaboração, por parte do Departamento de Aviação Civil, de uma política de apoio à interiorização do transporte aéreo, política esta que se consolidou na década de 70, a partir da criação dos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional. Este fato propiciou condições de pleno desenvolvimento da aviação regular nos pequenos aeródromos e aeroportos do interior do País, bem como induzir uma evolução acentuada das atividades da aviação geral.

Este processo de expansão acelerada da aviação no interior trouxe consigo a necessidade da implantação de in

fra-estrutura aeronáutica desenvolvida, condizente com as solicitações das aeronaves mais sofisticadas e com os elevados volumes de demanda gerados.

No Estado de Mato Grosso, esta situação é particularmente evidente. As condições insuficientes das centenas de campo de pouso distribuídos em todo o interior, implantados em sua grande maioria durante a abertura de novos núcleos urbanos, garimpos, fazendas de projetos de colonização, vêm impedindo a expansão da aviação regional, reprimindo a segurança das operações.

Caracteriza-se assim, a necessidade premente de formulação de um conjunto de diretrizes que oriente e conduza a estruturação e o desenvolvimento de um sistema de aeroportos mato-grossense, em substituição ao conjunto de campo de pouso existente, compatibilizando-o com as exigências do transporte aéreo de Mato Grosso. Cumpre salientar que a elevação da atividade aeronáutica é, atualmente, indissociável de um processo acelerado de expansão econômica e modernização, como hoje ocorre no interior de Mato Grosso.

Paralelamente, e visando atuar sobre as realidades da infra-estrutura aeroportuária o Ministério da Aeronáutica, vem dinamizando o Plano Aeroviário Nacional, com o objetivo de instrumentar o Plano de Desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil no que se concerne ao assunto.

Esta política preconiza entre outras formulações a elaboração dos Planos Aeroviários Estaduais e a descentralização administrativa, com intuito de prover meios aos Estados para que possam implantar e operar seus aeroportos de forma eficiente e adequada através de órgãos inseridos na sua estrutura executiva.

Neste contexto o Estado de Mato Grosso, assinou em 20.09.81, com o órgão especializado em infra-estrutura aeroportuária do Ministério da Aeronáutica, a CECIA (Comissão de Estudos e Coordenação da Infra-Estrutura Aeroviária), em convênio da ordem de vinte e quatro milhões de cruzeiros, para a elaboração do Plano Aeroviário do Estado de Mato

Grosso - PAMAT.

A importância das propostas formuladas no Plano citado atinge proporções elevadas quando tomamos conhecimento do seguinte quadro:

- das dimensões territoriais do Estado:

As grandes distâncias que separam os núcleos de desenvolvimento e urbano, exigem e aumentarão suas exigências na utilização de um meio de transporte que proporcione substancial economia nos tempos de viagem, o avião;

- da ausência dos meios alternativos de transporte:

O caráter recente e rápido do processo de colonização faz com que o transporte aéreo exerça funções normalmente desempenhadas por outras modalidades, como a rodoviária e fluvial. Esta condição é inerente às etapas de desbravamento e integração de novas regiões, quando a aviação devido a sua flexibilidade e reduzida solicitação de infra-estrutura coloca-se a frente de outros meios de transporte.

Dai, consideramos da mais alta relevância a implantação da Rede Aeroviária Básica, preconizada no Plano Aeroviário proposto, dos conceitos de desenvolvimento das regiões a serem atendidas e da segurança deste atendimento. A Rede proposta será o elo de ligação entre vários segmentos deste vasto espaço de nosso Estado, onde as linhas regulares da aviação regional, poderão operar em maior escala não o fazendo hoje por absoluta falta de condições.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

Todo Estado de Mato Grosso.

2.7- METAS

Localização de 10 aeródromos

Implantação de 20 aeródromos

Pavimentação de 09 pistas de pouso

Expansão de 02 aeródromos

Disciplinamento e padronização da infra-estrutura aeroportuária do interior.

2.8- FINANCIAMENTO

A implantação, o desenvolvimento e a manutenção do sistema de aeroportos, irá exigir esforços conjuntos das esferas dos Poderes Públicos Municipal, Estadual e Federal.

Prefeitura Municipal - A participação do Poder Municipal irá abranger particularmente as fases de localização e implantação dos aeródromos. As administrações locais deverão atuar no processo de seleção de sítios, legalização da área patrimonial, abertura de acesso viário e extensão de serviços básicos, bem como participar dos trabalhos iniciais de construção dos aeródromos, como desmatamento, limpeza e preparação do terreno. A utilização de máquinas e equipamentos do município ou de empresas locais nessas atividades irá possibilitar a significativa redução nos seus custos e facilitar a rápida execução do plano proposto.

Após o início das operações dos aeródromos, as administrações municipais também deverão colaborar na sua manutenção, através de atividades de guarda ou conservação das unidades.

Governo do Estado - Uma vez que o sistema de aeroportos proposto abrange particularmente as unidades de relevância regional, caberá ao Governo do Estado o esforço básico para a sua implantação, através inicialmente, da Gerência do PAMAT e, no futuro, do próprio Departamento Aeroviário de Mato Grosso - DAMAT, vinculado a Secretaria de Transportes.

Os recursos próprios da CODEMAT deverão concentrar-se, preferencialmente, na fase de projeto e implantação dos aeródromos, na construção das edificações necessárias e na expansão das unidades existentes, em cooperação com as Prefeituras Municipais. As obras de pavimentação, por alcança

rem custos bastante elevados, irão exigir repasses de fontes federais.

Governo Federal — Sendo os aeroportos elementos de caráter essencial para o desenvolvimento sócio-econômico, caberá ao Governo Federal a transferência de recursos vultosos para o Governo Estadual e para as Prefeituras Municipais, além de suas próprias aplicações diretas, particularmente na fase de pavimentação das unidades. Além do Ministério da Aeronáutica, as seguintes organizações de nível Federal poderão contribuir de forma ponderável para a implantação da infra-estrutura aeronáutica no Centro-Oeste:

- SAREM — este órgão vem apoiando desenvolvimento da infra-estrutura aeronáutica através do fornecimento de recursos para planejamento, projeto e execução de aeroportos.
- SUDAM e SUDECO — através do apoio ao planejamento, projeto e execução de aeroportos e de programas de implantação e extensão da infra-estrutura urbana e de serviços.
- BNDES — tem no seu subprograma de infra-estrutura o objetivo de apoiar empreendimentos e projetos no Setor de Transporte.
- BNH — através de financiamentos para aproveitamento urbano de sítios de campos de pouso desativados, gerando recursos para a implantação de novas unidades aeroportuárias, além de fundos diversos para o desenvolvimento urbano, em particular para os acessos viários.
- CNDU — este órgão vem apoiando programas para planejamento e controle do uso do solo no entorno de aeroportos, bem como atividades de integração aeroporto-cidade.
- FINAME — provê recursos para a aquisição de equipamentos de fabricação nacional, utilizados nos serviços de apoio dos aeroportos, como os de proteção ao

vôo e contra incêndio.

- FINEP — apoio a elaboração de estudos de planejamento e projeto de desenvolvimento regional, abrangendo os de infra-estrutura aeronáutica.

Ministério da Aeronáutica — O Plano Aeroviário Nacional estabelece que o Ministério da Aeronáutica deve ocupar-se prioritariamente da infra-estrutura aeronáutica de interesse preponderantemente federal, ou seja aeroportos internacionais, aeroportos das capitais estaduais, aeroportos de fronteiras e de interesse da segurança nacional ou da integração nacional.

Portanto a participação financeira do Ministério da Aeronáutica no PAMAT será minoritária, concentrando-se nas seguintes áreas:

- a) Planejamento e Assessoria Técnica: através da elaboração de Planos de Desenvolvimento, Planos Diretores e projetos executivos, bem como, acompanhamento e fiscalização dos empreendimentos.
- b) Construção: a situação de Mato Grosso na Amazônia Legal possibilita o apoio da Comissão de Aeroportos da Região Amazônica - COMARA, órgão do Ministério da Aeronáutica encarregado da implantação da infra-estrutura aeronáutica na região. A COMARA desenvolveu tecnologia própria para a área amazônica e sua utilização irá permitir substancial economia de recursos, uma vez que diversos de seus custos são diretamente ressarcidos pelo Ministério da Aeronáutica.
- c) Equipamentos de Proteção ao Vôo, Iluminação e Contra-incêndio: em virtude da complexidade técnica envolvida e no interesse da Segurança Operacional, caberá ao Ministério da Aeronáutica a aquisição e instalação dos equipamentos de proteção ao vôo, iluminação e contra-incêndio dos aeroportos, com recursos provenientes da União para as Diretorias de Proteção ao Vôo e Engenharia com essa finalidade.

A operação desses equipamentos em especial os da proteção ao voo, deverá ser realizada pela TASA - Telecomunicações Aeronáutica S.A, empresa vinculada ao Ministério da Aeronáutica e devidamente homologada para esse serviço. O custeio dessas operações entretanto, ficará a cargo das receitas provenientes da arrecadação de tarifas de comunicação e de aportes adicionais porventura necessários por parte da administração dos aeroportos.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

CODEMAT

ÓRGÃOS E ENTIDADES ENVOLVIDAS	NATUREZA DA OPERAÇÃO	PLANEJAMENTO	COORDENAÇÃO	EXECUÇÃO
<u>PREFEITURAS</u>				
Seleção de Sítios		X		X
Legalização da Área		X		X
Abertura de Acesso		X		X
Serviços Básicos		X		X
<u>SECRETARIA DE TRANSPORTES</u>				
Implantação do Departamento Aeroviário		X	X	X
<u>MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA</u>				
Transferência de Recursos		X	X	X
Pavimentação		X	X	X
<u>SAREM</u>				
Recursos para a Infra-estrutura		X		
<u>SUDAM E SUDECO</u>				
Apoio ao projeto		X	X	
<u>BNDES</u>				
Transporte		X	X	
<u>BNH</u>				
Desenvolvimento Urbano		X	X	
<u>CNDU</u>				
Controle Uso do Solo		X	X	
<u>FINAME</u>				
Aquisição de Equipamentos		X	X	
<u>FINEP</u>				
Elaboração de Estudos		X	X	

2.10- OBSERVAÇÕES GERAIS

Rede Básica

Malha constituída pelos aeroportos considerados imprescindíveis para o desenvolvimento do transporte aéreo do Estado de Mato Grosso.

Localizados em sua quase totalidade junto às comunidades, em regiões cujo processo de desenvolvimento já se tornou irreversível, essas unidades desempenham, ou não desempenham os principais papéis do contexto aeroviário estadual, não serão passíveis de abandono ou desativação, uma vez que a evolução da aviação na região irá sempre utilizá-las como elementos básicos de apoio e geração de demanda.

São constituintes desta rede básica os seguintes aeroportos:

- De caráter regional:

Alta Floresta, Barra do Garças, Cáceres, Juína, Rondonópolis, São Félix do Araguaia e Sinop.

- De caráter local:

Alto Araguaia, Aripuanã, Auxiliar de Cuiabá, Canarana, Colíder, Diamantino, Juara, Nova Xavantina, Pantanal, Paranatinga, Pontes e Lacerda, Santa Terezinha, São José do Rio Claro, São José do Xingu e Tangará da Serra.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

IX. SISTEMA TRÓLEBUS DE
CUIABÁ E VÁRZEA GRAN
DE

IX- SISTEMA TRÓLEBUS DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

O Projeto Trólebus em fase de estudos, constitui hoje uma das alternativas de suma importância para Cuiabá e Várzea Grande, devido as suas características não poluentes. É de grande conforto, capaz de transportar grandes demandas a baixo custo, com rapidez e eficiência. O projeto está em fase de negociação dos recursos, para sua implantação e operacionalização.

2 - PROGRAMA SETORIAL EM EXECUÇÃO E PROPOSTA PARA O PERÍODO 1983/87

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Implantação do Sistema Trólebus para as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso- CODEMAT

2.2- PROJETO/ATIVIDADE

2.2.1- EM PROGRAMAÇÃO

Implantação do Sistema Trólebus para as Cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DO PROJETO/ATIVIDADE

O projeto Trólebus compreende duas linhas troncos, sendo

uma que fará a ligação entre Várzea Grande ao Conjunto Morada da Serra - C.P.A. e outra da Estação Rodoviária ao Parque Cuiabá.

2.4- OBJETIVOS

- . Economia de Energia — A substituição do consumo de energia petrolífera importada por energia elétrica nacional, é uma vantagem que beneficia o país como um todo.
- . Melhoria da qualidade de vida — A implantação do Trólebus apresenta sensível melhoria das condições ambientais mediante a redução da poluição atmosférica e sonora.
- . Valorização do Transporte Coletivo — As características técnico operacionais dos trólebus na sua concepção atual, são fatores com influência ponderável na atração de viagens para o transporte coletivo.

2.5- JUSTIFICATIVA

O atual sistema de transporte urbano, é muito oneroso para o usuário, pois seu custo é elevado em virtude dos constantes aumentos dos derivados de petróleo.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

As cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

2.7- METAS

Atender uma população em torno de 110.000 pessoas mensais.

2.8- FINANCIAMENTO

Tesouro do Estado e Operações de Créditos internas e externas.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

Prefeitura de Cuiabá

Prefeitura de Várzea Grande

Governo Federal.

C. PROGRAMAS SETORIAIS

X. CONSTRUÇÃO DO HOSPI
TAL CENTRAL

X- CONSTRUÇÃO DO HOSPITAL

1 - DIAGNÓSTICO SINTÉTICO SETORIAL

Elaboração pela Codemat das primeiras considerações preliminares sobre a atenção médico/hospitalar na Baixada Cuiabana, no sentido do levantamento de dados necessários à justificação do estudo para elaboração de Termo de Referência de negociação de financiamentos, visando a elaboração do projeto e implantação do Hospital.

2 - PROGRAMA SETORIAL EM EXECUÇÃO E PROPOSTAS PARA O PERÍODO (1983/87)

2.1- IDENTIFICAÇÃO DO PROGRAMA

2.1.1- DENOMINAÇÃO

Construção do Hospital Central.

2.1.2- ÓRGÃO

Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso- CODEMAT

2.2- PROJETO/ATIVIDADE

2.2.1- EM PROGRAMAÇÃO

Implantação do Hospital Central.

2.3- IDENTIFICAÇÃO DOS PROJETOS/ATIVIDADES

Implantação do Hospital Central, para melhor atendimento da população da grande Cuiabá e demais cidades.

2.4- OBJETIVOS

Dotar a Capital do Estado dessa infra-estrutura, visando dar assistência médica a sua coletividade, indispensável ao bem estar social.

2.5- JUSTIFICATIVA

Em virtude da oferta hospitalar ser insuficiente, e do crescimento populacional, necessário se faz a construção do hospital para um melhor atendimento a população mato-grossense, inclusive os Estados circunvisinhos carentes de tais serviços.

2.6- ÁREA DE INFLUÊNCIA GEOGRÁFICA

Mato Grosso e outros Estados.

2.7- METAS

- .Aumentar a oferta de leitos hospitalares em 400 unidades
- .Melhorar a atenção médica hospitalar na Grande Cuiabá

2.8- FINANCIAMENTO

Tesouro do Estado e Operações de Créditos internas e externas.

2.9- INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

Ministério da Saúde
Secretaria de Saúde do Estado
Secretaria de Saúde do Município de Cuiabá.