



POLÍTICA DE TRANSPORTES

Eliseu Resende

Ministro dos Transportes

DIRETRIZES

A crise econômica dos dias atuais, gerada principalmente pelos problemas energéticos, relacionados com a elevação dos preços do petróleo e com a expectativa de exaustão das reservas conhecidas, vem ditando às nações novos parâmetros diretores da política de desenvolvimento, ajustados às necessidades de contenção dos processos inflacionários, que corroem as economias, e de equilíbrio dos balanços de pagamentos.

Tais condicionantes impõem, particularmente aos países em desenvolvimento e com forte dependência externa de petróleo, medidas sem precedentes de conservação de energia, de austeridade nos gastos públicos, de rigorosa seletividade nos investimentos governamentais e de procura da máxima eficiência no uso da infra-estrutura existente.

Os transportes, essenciais a qualquer processo produtivo, vêm-se diretamente envolvidos nesta problemática, pois respondem pela maior parte do consumo global de derivados de petróleo, e requerem, para manutenção e ampliação de sua infra-estrutura, substanciais parcelas dos investimentos públicos.

Assim, a Política Nacional dos Transportes, no Governo do Presidente João Baptista de Figueiredo, estará intimamente associada à Política Energética e se fundamentará em critérios rígidos de racionalização dos investimentos.

SOLUÇÕES DE TRANSPORTE À LUZ DO QUADRO ENERGÉTICO BRASILEIRO

Como se trata do setor de maior utilização de derivados do petróleo (cerca de 60% do consumo global), a Política Nacional de Transportes deverá submeter-se a medidas que assegurem racionalização de consumo, e que são, basicamente, as seguintes:

- 1) Preferência pelos meios de transporte que requeiram menor quantidade de energia propulsora;
- 2) Adoção de formas de energia decorrentes de fontes renováveis;
- 3) Racionalização operacional com vistas ao consumo mínimo de combustíveis.

• Preferência pelos Meios de Transporte que Requeiram Menor Quantidade de Energia Propulsora

Em condições normais, os transportes realizados nas hidrovias e nos dutos consomem menos energia. Situam-se a seguir, na ordem de menor consumo, os transportes ferroviário, rodoviário e aéreo.

Desta forma, as políticas referentes a tarifas, à integração das modalidades de transporte, e à reunião de cargas e pessoas a serem deslocadas deverão orientar-se no sentido de que os meios de circulação de menor consumo energético se qualifiquem na preferência dos usuários brasileiros.

• Adoção de Formas de Energia Decorrentes de Fontes Renováveis

A energia hidrelétrica e a bionergia apresentam a vantagem fundamental de provirem de fontes renováveis, devendo, portanto, ser utilizadas, sempre que possível, em substituição ao consumo de derivados do petróleo.

Sob este aspecto, o meio de transporte por dutos deve ser estimulado pela sua posição singular de ser acionado tão-somente por energia elétrica.

Sempre que possível, esforços devem igualmente ser dispendidos no sentido de eletrificação de trechos ferroviários de maior movimentação de cargas, de metrô e trens de subúrbio destinados ao transporte de massa.

Mas é ao transporte rodoviário, por ser a modalidade mais utilizada, e que acarreta maior consumo de petróleo (cerca de 85% do consumo do setor dos transportes e de 50% do consumo global de derivados), que deve ser dirigido mais intensamente o programa de conservação de energia. Assim sendo, além das pesquisas visando ao uso econômico de motores elétricos nos veículos rodoviários, todos os esforços devem ser desenvolvidos no sentido de se alcançarem os objetivos do programa governamental de produção do álcool anidro que permitam uma elevação gr

dual de sua mistura na gasolina, no óleo diesel, e até mesmo a substituição total daqueles derivados em determinados tipos de veículos.

• Racionalização Operacional com Vistas ao Consumo Mínimo de Combustíveis

Dentro da conjuntura energética brasileira, é extremamente importante a adoção de um conjunto de medidas permanentes de racionalização de cada um dos meios de transporte, de forma a assegurar padrões satisfatórios mediante consumo mínimo de combustível.

Dentre estas medidas, destacam-se as destinadas a minimizar a utilização ociosa e improdutivo dos veículos, o que se consegue na proporção em que for possível a reunião de pessoas e cargas a serem transportadas.

O estabelecimento de uma ampla rede de armazéns e silos nas regiões produtoras, a construção de terminais de carga nos centros de consumo, o uso dos contêineres e de outras formas de unitização e a fixação de linhas que favoreçam a coleta de cargas de retorno são fatores que muito contribuem para a concentração de mercadorias e para o aumento de produtividade do equipamento de transporte.

Sempre que possível, e em função da natureza das cargas e das distâncias percorridas, dever-se-á promover a integração dos diferentes meios de transporte, de forma a alcançar-se o máximo de rendimento que todo o sistema seja capaz de propiciar.

Para isso deverão ser estimulados os processos de unitização de cargas (uso de contêineres) e de transferências intermodais nas combinações rodo-ferroviárias ("piggy-back") e rodo-hidroviárias ("roll-on/roll-off").

O transporte intermodal deverá ser introduzido particularmente nos Corredores de Exportação, de modo a aumentar sua eficiência e reduzir os fretes internos dos produtos destinados aos grandes centros de consumo e à competição no mercado internacional.

Procurar-se-á, mediante operação integrada da cabotagem com o transporte rodoviário, obter uso mais intensivo da navegação para o deslocamento de cargas ao longo de grandes distâncias paralelas à costa brasileira.

Quanto ao deslocamento de pessoas, deverá ser desestimulado, gradativamente, o uso do transporte individual, reorientando-o para o transporte coletivo.

O controle dos limites de velocidade dos veículos rodoviários será intensificado, como providência que trará economia de combustíveis e expressiva redução nos índices de acidentes.

Além do controle efetivo das velocidades nas estradas, impedindo que os veículos ultrapassem "limites máximos" para elas estabelecidos, constitui fator de importância ainda maior, para redução do consumo de combustíveis no transporte

rodoviário, a eliminação dos congestionamentos de tráfego, que retêm os veículos e os fazem desenvolver velocidades reduzidas e antieconômicas.

Desta forma, deverão ser eliminados os pontos de estrangulamento do tráfego, responsáveis por velocidades excessivamente baixas e pelos congestionamentos das vias públicas, que, além de acarretarem desperdícios de derivados de petróleo, apresentam outros aspectos negativos.

No transporte rodoviário, mister se faz ainda, de um lado, que a indústria automobilística oriente sua produção para a fabricação de veículos que requeiram consumo mínimo de combustível, principalmente pela utilização de motores de melhor desempenho, e, de outro lado, que os usuários operem seus veículos com eficiência, observando, com rigor, padrões normais de uso e regulagem dos motores. Além disso, a infra-estrutura rodoviária deverá ser bem conservada, periodicamente restaurada e aperfeiçoada em suas características técnicas, a fim de que as superfícies de rolamento passem a oferecer a menor resistência possível ao deslocamento dos veículos, deles exigindo, portanto, menor força de tração e, conseqüentemente, menor consumo de energia.

POLÍTICA DE APLICAÇÃO DE RECURSOS

Tendo em vista a escassez real a que está submetida a economia brasileira, a aplicação dos recursos financeiros disponíveis será criteriosamente estabelecida, obedecendo à ordem de prioridades dos projetos que compõem o plano de ação do governo.

Nos programas relacionados com os transportes de passageiros ou de cargas, serão estabelecidos critérios de racionalização dos investimentos, de forma a se obterem os melhores efeitos econômicos e sociais deles decorrentes.

• Racionalização dos Investimentos

A racionalização dos investimentos deverá realizar-se de forma a evitar a pulverização dos recursos financeiros disponíveis, os quais serão aplicados, de forma concentrada, em prioridades nítidas, para atendimento às manifestas demandas de serviços de transporte, segundo projetos de prazos curtos de maturação e de elevadas taxas internas marginais de retorno.

Procurar-se-á atender, em primeiro lugar, às necessidades de manutenção, restauração e reaparelhamento da infra-estrutura existente, evitando-se sua deterioração, com perdas de capital, e mantendo-se a prestação dos serviços a custos operacionais viáveis.

Em segundo lugar, serão atendidas as necessidades de aumento da capacidade das vias e dos terminais que se encontrem saturados ou próximos da saturação, a fim de se eliminarem as resistências ao escoamento eficiente da produção, nos seus atuais níveis de demanda, e, também, os malefícios dos congestionamentos de tráfego.

TRANSPORTES URBANOS

No que diz respeito ao transporte de passageiros, as atenções do Ministério estarão voltadas primordialmente para o equacionamento dos crescentes problemas de circulação urbana e suburbana. Esforços continuarão a se desenvolver para o incentivo ao transporte coletivo e de massa e gradual desestímulo ao transporte individual em automóveis de passeio.

O programa considerará, prioritariamente, as Regiões Metropolitanas, mas se estenderá também às cidades de porte médio, que se caracterizam como polos regionais, capazes de contribuir para a redução do processo de concentração demográfica nas grandes metrópoles. Nas Regiões Metropolitanas, ter-se-á em mira contribuir para a melhoria da qualidade da vida, sobretudo das classes de mais baixa renda, com oferta de transporte mais rápido e eficiente. Nas cidades de porte médio, o objetivo será planejar e investir de modo ordenado, ajustando-se a capacidade à demanda de transportes, de forma a garantir-se um nível adequado de serviços.

Para que sejam alcançados os objetivos acima definidos, o Ministério dos Transportes iniciou uma série de estudos que visam basicamente a aumentar a eficiência e, portanto, a importância dos transportes de massa sobre trilhos e melhorar as condições de atendimento ao usuário dos transportes coletivos em geral.

No que tange aos transportes sobre trilhos, além de dar-se continuidade ao apoio à implantação dos Metrô do Rio de Janeiro e São Paulo, a ênfase estará voltada para modernização dos trens de subúrbios, principalmente nas Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador e Recife, restituindo a esse sistema de transporte a sua importância histórica, no esforço de transformá-lo em modernos metrô de superfície.

O objetivo será propiciar o aumento da oferta para o atendimento aos volumes crescentes da demanda e, posteriormente, melhorar os níveis de conforto, segurança, rapidez e confiabilidade do sistema, a fim de que possa atrair parcelas substanciais do movimento diário de pessoas nas grandes metrópoles do País.

O transporte coletivo sobre rodas será também estimulado, através de um conjunto de medidas, tais como a introdução de faixas seletivas para ônibus e a padronização destes veículos, para ampliar sua eficiência operacional e os níveis de conforto ao usuário, de forma a oferecer-se uma alternativa eficiente ao uso individual do carro de passeio.

CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

No que diz respeito aos transportes de carga, as prioridades de investimentos estarão voltadas para o programa dos Corredores de Exportação, compreendendo a implantação de estradas vicinais alimentadoras dos grandes eixos (rodoviários, hidroviários e ferroviários) a serem também aperfeiçoados, de modo a obter-se rápida convergência das pessoas nos portos, os quais, por sua vez, se tornarão aptos a realizar transferências expeditas e a baixo custo para as embarcações de longo curso.

Na estruturação física dos corredores, procurar-se-á introduzir processos modernos de integração das modalidades, mediante transferências rápidas e econômicas das cargas e associação com uma eficiente rede de armazéns, silos e pátios de estocagem.

No planejamento das estradas vicinais, procurar-se-á captar, precipuamente, os excedentes de produção que já se verifiquem em áreas desprovidas de meios eficientes de transporte. Será levada em conta, também, a expansão das fronteiras agrícolas, mediante implantação de estradas vicinais pioneiras, promotoras do acesso a regiões férteis e de grande potencial, viabilizando-se sua incorporação ao processo produtivo.

Os programas de aperfeiçoamento das ferrovias e dos portos, bem como de estruturação da armação mercante brasileira, serão desenvolvidos de acordo com os objetivos primordiais de incremento de nossas exportações agrícolas, mas terão presentes, ainda, a evolução do mercado mundial de minério de ferro, a expansão do parque siderúrgico brasileiro e as crescentes necessidades de transporte dos derivados de petróleo e da indústria do cimento.

Serão considerados prioritários os programas dos corredores que convergem nos portos de Vitória, Rio de Janeiro (Sepetiba), Santos, Paranaguá e Rio Grande.

• Corredor de Rio Grande

Terão prosseguimento as medidas de ampliação e reparlamento do Porto de Rio Grande, objetivando o atendimento à demanda, projetada para 1985, de movimentação de produtos agrícolas e fertilizantes. Neste porto está sendo construído um terminal especializado, de elevada capacidade de exportação de trigo e soja.

Será procurada, igualmente, a máxima eficiência operacional do transporte ferroviário e hidroviário de soja e trigo da região noroeste do Estado do Rio Grande do Sul até o Porto de Rio Grande.

Ênfase especial será dada ao uso mais intensivo da navegação interior, ao longo da Lagoa dos Patos e dos rios Jacuí e Taquari, mediante eficiente integração com o transporte rodoviário, de modo a minimizarem-se os custos do deslocamento da produção agrícola até Rio Grande.

• Corredor de Paranaguá

O aperfeiçoamento das características técnicas e a ampliação da capacidade deste Corredor deverão produzir nítidos efeitos quanto ao incremento do volume das exportações agrícolas brasileiras.

Além das providências para seu reparlamento, com vistas ao atendimento da demanda, projetada para 1985, de movimentação de cargas gerais, fertilizantes

e produtos agrícolas, o Porto de Paranaguá será estudado, ainda, quanto à possibilidade de sua ampliação para receber graneleiros de grande porte.

Encontra-se em fase final a instalação de um silo com capacidade estática de 100.000 toneladas de grãos, que se adicionará ao sistema de armazenagem já existente no porto. As obras de ampliação do cais de acostagem e o novo complexo de armazenagem farão de Paranaguá um dos portos mais modernos e aparelhados do País, com capacidade de escoamento superior a 10 milhões de toneladas anuais de grãos agrícolas e farelos.

Associada ao Porto de Paranaguá, programa-se construir parte da chamada Ferrovia da Soja, que penetra no interior do Estado do Paraná e alcança a fronteira do Paraguai e o Estado de Mato Grosso do Sul.

Inclui-se neste projeto a construção de um novo trecho ferroviário entre Curitiba e Paranaguá, a modernização da ferrovia entre Curitiba e Guarapuava e a extensão da linha férrea desde Guarapuava até Cascavel e, possivelmente, até a Fronteira do Paraguai. Será programada, ainda, a construção, em Cascavel, de um grande centro de armazenagem e silagem de produtos agrícolas, a serem escoados pela ferrovia. Neste centro convergirão um feixe de estradas vicinais cobrindo as terras férteis do Oeste do Paraná e do Mato Grosso do Sul, e articulando-se, também, com o sistema viário do Paraguai.

• Corredor de Santos

Mediante esforços articulados com o Governo do Estado de São Paulo, serão aperfeiçoados os processos de escoamento da produção ao longo das linhas da FEPASA e da RFFSA para atingir o porto de Santos.

Neste porto (onde se verifica a maior movimentação de cargas gerais no País), dar-se-á prosseguimento à construção do terminal de containers e à modernização dos sistemas de transferências de carga. Será inaugurado, em breve, o novo acesso ferroviário à margem esquerda de Santos.

Os investimentos que se fariam necessários à unificação das bitolas dos diferentes ramais que compõem o Corredor são economicamente inviáveis, no momento, e serão distribuídos por instalações de baldeio expedito das cargas.

• Corredor do Rio de Janeiro (Sepetiba)

Este é um corredor industrial, associado aos portos do Rio de Janeiro e Sepetiba, e servido pela Linha do Centro da RFFSA, por onde escoam os produtos e insumos siderúrgicos das principais usinas nacionais, grande parte da produção brasileira de cimento e expressiva tonelagem de minério de ferro, exportado por empresas privadas de mineração sediadas no Quadrilátero Ferrífero.

Em função da grande importância geoeconômica da região e da concentração de fluxos ferroviários no triângulo Belo Horizonte—Rio de Janeiro—São Paulo,

promoveu-se um estudo para a definição da melhor alternativa de atendimento desses fluxos.

A projeção da demanda de transporte no eixo Belo Horizonte—Rio de Janeiro—São Paulo mostrou que, mesmo com o término do programa de melhorias na atual Linha do Centro (Ligação Belo Horizonte—Rio de Janeiro), elevando sua capacidade nominal para 45 milhões de toneladas/ano, não seria possível atender à evolução dos fluxos a partir de 1984.

Dois alternativas se colocavam, então, para ampliação adicional da capacidade do sistema: a duplicação da Linha do Centro ou a retomada das obras da Ferrovia do Aço (que, no momento, encontram-se com 30% das obras de arte e 51% dos trabalhos de terraplenagem já concluídos).

O estudo comparativo das duas opções somente focalizou, em cada caso, o trecho entre Jeceaba e Barra do Piraí, segmento de maior carregamento, e que, portanto, seria atacado prioritariamente.

Embora os quantitativos dos investimentos iniciais tenham mostrado que a alternativa duplicação da Linha do Centro é menos dispendiosa em cerca de 15%, a significativa redução dos custos operacionais de transportes, propiciados pela menor distância e melhores condições geométricas de traçado da Ferrovia do Aço, elege esta última opção como a que corresponde aos custos totais mínimos de transporte durante a vida útil do projeto. Em outras palavras, admitido um fluxo total de 45 milhões de toneladas a ser alocado entre as duas alternativas no ano zero do projeto, (*) em apenas dois anos e meio o ganho resultante da redução de custos operacionais seria suficiente para compensar o diferencial dos custos iniciais de investimentos.

Assim, no que tange a este corredor, decidiu-se pela retomada das obras da Ferrovia do Aço, no trecho Jeceaba—Volta Redonda, para concluí-las em 4 anos. A construção da Ferrovia do Aço, conjugada com a implantação do quarto trilho nos segmentos ferroviários ligando Usiminas—Nova Era—Costa Lacerda—Capitão Eduardo—Jeceaba e com a construção de pequeno trecho entre Itutinga e Macaia, além de outros melhoramentos no Corredor de Brasília—Rio, propiciará a perfeita articulação de todo o sistema ferroviário regional.

Além desses melhoramentos no sistema ferroviário, o Corredor do Rio de Janeiro será beneficiado com investimentos para a conclusão do terminal de carvão de Sepetiba, destinado ao suprimento à Cia. Siderúrgica Nacional e, possivelmente, às futuras usinas Mendes Junior e Açominas. A este terminal se adicionarão instalações destinadas à exportação de minério de ferro e recebimento de "pellets", descongestionando-se o atual Porto do Rio de Janeiro, que passará a responder principalmente pela movimentação de carga geral.

(*) (Admite-se ainda que o crescimento do fluxo seja igual à taxa de desconto do fator capital.)

• Corredor de Vitória

Como peça fundamental do Corredor de Vitória, situa-se a Estrada de Ferro Vitória—Minas, ao longo da qual escoam-se atualmente cerca de 60 milhões de toneladas/ano de minério de ferro. A esta ferrovia associam-se o terminal especializado de Tubarão, o porto de carga geral de Vitória e o recém-inaugurado terminal de Capuaba.

Será dada continuidade aos estudos que estão sendo promovidos, em conjunto, pela RFFSA, a CVRD e os Governos dos Estados de Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo, em associação com entidades japonesas, visando à exportação, pelo Corredor de Vitória, de grandes toneladas de grãos agrícolas a serem produzidos nas regiões de cerrado de Minas Gerais e Goiás.

Em função dos cronogramas de implantação da Usina de Tubarão e de expansão do parque siderúrgico do Quadrilátero Ferrífero (Usiminas, Acesita, Açominas), serão formuladas as diretrizes para a construção do Terminal de Praia Mole, ou a ampliação do Terminal de Tubarão, destinando-se, uma solução ou outra, à exportação de produtos siderúrgicos e ao recebimento de carvão.

A fim de que o Brasil se prepare para competir no distante mercado do Extremo Oriente (vendas de minério de ferro à China, à Coreia e à Indonésia, e de grãos agrícolas ao Japão), torna-se imprescindível, para efeito de redução dos fretes marítimos, o uso de graneleiros combinados de grande porte (tipo "ore-oil" ou "ore-bulk-oil") que possam largar os portos brasileiros com grandes toneladas de minério e grãos em porções dissociados, e trazer, como cargas de retorno, carvão e petróleo da Austrália e da China. Este tipo de operação irá exigir a instalação de terminais de grande calado para recebimento de carvão (como é o caso do Porto de Sepetiba e poderá vir a ser o de Tubarão) e carregamento de produtos agrícolas em navios de grande porte (sendo solução mais viável, neste caso, a ampliação, com obras de dragagem, do porto de Paranaguá).

• Escoamento da Produção Agropecuária dos Estados de Mato Grosso e Goiás

Ainda sob o enfoque da filosofia dos programas dos Corredores de Exportação e Abastecimento serão desenvolvidos estudos de projetos que permitam o escoamento econômico da produção agropecuária em áreas de grande potencial, localizadas no Centro-Oeste do País.

Citam-se, como exemplos, as regiões de Aragarças, em Goiás, e de Barra do Garças e Cáceres, no Estado de Mato Grosso, propícias à produção abundante de cereais, e até agora desprovidas de meios eficientes de transporte.

A construção de um primeiro segmento pavimentado da Rodovia Cuiabá—Porto Velho irá facilitar o escoamento da produção da região de Cáceres. Sua eventual extensão até Porto Velho permitiria uma grande ampliação dos programas de ocupação e colonização de terras férteis do Mato Grosso e Rondônia, as quais po-

irão converter-se, em curto prazo, em uma das principais regiões de produção agrícola do País.

Tendo em vista essas considerações, elaborou-se um estudo para a definição de um programa integrado de desenvolvimento da área de influência da ligação Cuiabá—Porto Velho, onde se define a estratégia básica de colonização e incorporação da região ao processo produtivo agrícola do País, objetivando aumentar significativamente a oferta de alimentos para consumo interno. Nessa estratégia se prevêem, além de investimentos para a ligação rodoviária citada e a implantação de extensa malha de rodovias vicinais e alimentadoras, aplicações de recursos destinados à colonização e assentamento agrícola dirigido, titulação de terras, armazém e silos e montagem de pequenas indústrias de processamento de produtos primários.

Parece que a solução mais viável para o melhor aproveitamento dos potenciais agrícolas da região de Aragarças/Barra do Garças (assim como de outras áreas do Centro-Oeste) seria associá-la ao projeto da navegação ao longo do Rio Araguaia. Este rio, combinado com o Tocantins, poderá permitir condições de navegabilidade até os portos de Belém e Vila do Conde, se a este objetivo também se ajustar o Projeto da Hidrelétrica de Tucuruí, que deverá prever obras de aproveitamento múltiplo, ou sejam, eclusas que tornarão o Tocantins navegável a montante de Tucuruí (único segmento que impede hoje a navegabilidade ao longo de mais de 2.000 quilômetros nos rios Tocantins e Araguaia).

Este projeto, a ser estudado em conjunto com os Ministérios das Minas e Energia, do Interior e da Agricultura, incluiria o estabelecimento de uma estrutura de produção e armazenagem, a coleta por um sistema de estradas vicinais, o transporte fluvial por meio de barcaças ou chatas rebocadas e, finalmente, o transbordo na foz do Tocantins (Porto de Belém ou de Vila do Conde), com destino à exportação.

PROGRAMA DE ESTÍMULO À NAVEGAÇÃO

O apoio ao esforço de promoção às exportações e redução do déficit no balanço de pagamento não poderá se restringir aos programas de melhoria da malha terrestre (viária e portuária), dos Corredores de Exportação, conforme sintetizado nos parágrafos anteriores.

Em continuidade aos investimentos para melhoria operacional dos transportes terrestres visando a reduzir seus custos nos fluxos de exportação, faz-se necessário o aparelhamento da Marinha Mercante Nacional para transportar os produtos brasileiros até os portos internacionais e/ou trazer produtos importados para os portos brasileiros.

Além do objetivo de redução de transporte, o reaparelhamento e a expansão da frota da Marinha Mercante Brasileira procuram também diminuir o afretamento de navios estrangeiros e, portanto, o déficit em divisas gerado no nosso balanço de fretes internacionais.

Evolução do frete gerado e participação da bandeira brasileira
no comércio exterior brasileiro *

Valor do frete em milhões de dólares

Ano	Total Geral		Bandeira Brasileira						Bandeira Estrangeira	
	Valor	%	Navios Próprios		Navios Afretados		Total		Valor	%
			Valor	%	Valor	%	Valor	%		
1970	674,7	100	101,9	15,1	152,1	22,5	254	37,6	420,7	62,4
1974	2.159,5	100	380,2	17,6	634,1	29,4	1.014,3	47,0	1.154,2	53,0
1978	2.296	100	502	21,9	680	29,6	1.182	51,5	1.114	48,5

Considerando-se esses dois objetivos e tendo-se ainda em conta a necessidade de expansão da produção industrial do País, o governo brasileiro vem incentivando a construção naval em estaleiros nacionais através de programas especiais.

Os programas concluídos (Programa de Emergência de Construção Naval — 1967 a 1970; I Plano Nacional de Construção Naval — 1970-1974) e o programa em andamento (II Plano Nacional de Construção Naval — 1975-1981) previam, respectivamente, a agregação de 417 mil TPB, 1.530 mil TPB e 6.331,5 mil TPB à capacidade da frota existente.

Em consequência destes programas, a frota de navios brasileiros deverá evoluir até 2.078 mil TPB em 1970 para 10.472 mil toneladas de porte bruto, após a conclusão do II PCN.

Como resultado dessa evolução, a geração de frete por esses navios no comércio exterior brasileiro cresceu de 102 milhões de dólares em 1970 para 380,2 milhões de dólares em 1974 e 502 milhões de dólares em 1978.

O crescimento da frota própria resultante da colocação em tráfego dos navios em construção no II PCN, fará com que, o deficit do balanço de fretes (1) que hoje é da ordem de 570 milhões de dólares, caia para aproximadamente 212 milhões de dólares em 1983, se considerarmos uma taxa de crescimento real das importações brasileiras de 4,0% ao ano, e a participação da bandeira brasileira nessas importações evoluindo de 74% em 1978 para 78% em 1983.

Assim, ao final do II PCN, tendo em vista as metas propostas, pode-se considerar que a frota brasileira estará adequada às nossas necessidades de transportes internacionais, requerendo tão somente um volume razoável de afretamentos.

Caberá então à indústria de construção naval produzir navios para reposição daqueles que são retirados do tráfego e para aumento natural da frota, que será função do crescimento normal deste tráfego. Em consequência, a expansão da frota poderá deixar de ser feita sob a forma de Planos Especiais, patrocinados pelo Governo, e sim mediante encomendas específicas dos armadores, segundo suas próprias necessidades e conveniências.

$$(1) D_f = E_b - (I_e + A_f)$$

onde: D_f = deficit de fretes;

E_b = frete gerado por bandeira brasileira nos fluxos de exportação;

I_e = frete gerado por bandeira estrangeira nos fluxos de importação;

A_f = despesas com afretamentos

Conferência pronunciada na Escola Superior de Guerra em junho de 1979.