



---

## A DEFESA NACIONAL

---

# Saída para o Pacífico

Benjamin Medeiros\*

*O autor aproveita a divulgação de um novo traçado da ligação que proporcionará, ao Brasil, uma saída terrestre direta para o Oceano Pacífico, para apresentar um estudo sobre aspectos econômicos do empreendimento, principalmente dentro dos limites do nosso País.*

### EXPLORAÇÃO DO ASSUNTO

Foi divulgado recentemente, pelo Engenheiro Marcos Ribeiro Dantas, em palestras e documentos enviados a várias autoridades do País, um novo traçado, de sua autoria, para uma rodovia que, saindo de Rio Branco, no Acre, atravessa os Andes e chega ao porto de Callao, vizinho de Lima, no Peru. O traçado caracteriza-se pela passagem por Santa Rosa do Purus, na divisa do Brasil, e pelo desfiladeiro de Termópilas e a localidade de La Oroya, no Peru. Oferece distintas vantagens sobre outros traçados antes propostos, que são algumas centenas de quilômetros mais longos, e

atravessam regiões do Peru geograficamente mais difíceis, mais inóspitas e desprovidas de recursos assistenciais.

Ao discorrer sobre o assunto, esclareceu Ribeiro Dantas que, no âmbito da questão "Saída para o Pacífico", sua atuação restringiu-se ao estudo técnico de um novo traçado de Rio Branco até um porto na costa do Pacífico. Segundo o rumo do traçado, o porto de Callao pareceu-lhe ser a melhor opção. Frisou o Engenheiro que não investigou a capacidade e as facilidades portuárias de Callao, por estar esse assunto fora de sua especialidade e da tarefa que lhe foi confiada. Observou que a alternativa mais viável seria o porto de Ilo, muito mais ao sul, na costa do Peru, cujo acesso requer a travessia de região muito subdesenvolvida do Peru, e um traçado mais longo.

---

\* Engenheiro.

A ligação ferroviária não foi considerada devido ao longo desenvolvimento que seria necessário para a escalada das grandes altitudes do percurso.

O propósito principal, explicitado, do novo projeto, foi reduzir o custo do transporte dos produtos brasileiros da região de influência<sup>1</sup> da nova estrada, para os países da região da China, Japão, Filipinas e Indonésia em geral, neste texto englobados na expressão Oriente, para nós do Brasil. Realizado o projeto, a competitividade e, conseqüentemente, as vendas dos produtos brasileiros nessa área seriam grandemente aumentadas. O propósito complementar é incentivar a exportação brasileira para os países das três Américas banhadas pelo Pacífico.

Os dados quantitativos mais relevantes apresentados foram:

- Extensão entre Rio Branco e Callao: 1.472km

- Extensão no Brasil: 613km

- Extensão no Peru: 859km

- Perfil altimétrico:

- Altitude em Rio Branco: 100m.

- Altitude em La Oroya, Peru: 3.700m.

- Rampas esperadas na travessia dos Andes: até 5%.

- Tráfego previsto (veículos por dia, no sentido exportação): 1.400 Média de 10 anos.

- Tipo de veículo predominante: caminhão pesado de 32 toneladas e semi-reboque de 37 toneladas.

- Transporte anual previsto: 4,5 milhões de toneladas no sentido exportação Brasil—Peru.

- Trechos já pavimentados: Brasil — Rio Branco a Manuel Urbano, aproxima-

damente na BR-364; Peru — La Oroya a Callao.

- Custo estimado da construção: US\$ 400 milhões; financiamento do Japão.

A apresentação de Ribeiro Dantas, dentro dos limites estabelecidos para seu trabalho, nada deixa a desejar. Expõe os aspectos técnicos do traçado de sua autoria, os de outros traçados alternativos existentes, e estimativas do custo de construção e do custo de operação da frota de caminhões, baseado na exportação de 4,5 milhões de toneladas/ano de produtos da "região de influência", a seguir designada alternativamente por "região". Sua exposição tem suscitado reações variadas. Algumas são a favor do projeto e de sua urgente implantação, perceptivamente baseadas na idéia de que parcela apreciável da produção brasileira, além daquela da "região", poderia ser exportada pela nova rodovia, a seguir designada Transandina. Outras são evadas de dúvidas quanto à prioridade, à viabilidade econômica e à segurança política do projeto, vis a vis à alternativa, já existente, e politicamente segura da Via Atlântica, por onde escoava hoje o intenso intercâmbio comercial entre o Brasil e o Oriente.

Este trabalho não deve ser interpretado como uma crítica ao projeto em causa, o qual, dentro dos limites a que se impôs, é de inegável valor. Dedicar-se a explorar os aspectos complementares, econômicos, da questão "Saída para o Pacífico", principalmente dentro dos limites do Brasil, começando pelo de sua prioridade, face à desfavorável conjuntura interna econômica e social brasileira, que está a exigir do País o máximo de seus recursos.

A opção Via Pacífico v.s. Via Atlântico está condicionada aos seguintes fatores: prioridade; verdadeira natureza do problema;

1. Definida como constando do Acre, Rondônia e sul do Amazonas.



existência e natureza da carga; localização da carga; transporte da carga: terrestre e marítimo; distâncias e fretes terrestres; distâncias e fretes marítimos; distâncias e fretes terrestres comparados; fretes da origem ao destino final comparados; custo e financiamento (Presidentes Bush e Sarney em cena); considerações não-econômicas e final. Nos tópicos seguintes, cada um deles será apreciado.

## PRIORIDADE

Sem nenhum catastrofismo, convém sejam ressaltados alguns aspectos da atualidade física brasileira.

A maioria das vias brasileiras de transporte terrestre — rodovias e ferrovias — estão em extremo estado de dilapidação. A falta de investimentos na manutenção, expansão, sinalização, comunicações, policiamento e outros fatores de segurança tem motivado acidentes trágicos em nossas rodovias, com intoleráveis perdas e danos humanos e materiais. Estatísticas anuais já divulgadas merecem ser repetidas: mortes: 50 mil; feridos: 350 mil; acidentes com caminhões: 67.800; valor das cargas perdidas por acidentes ou assaltos: superior a R\$ 1 bilhão; gastos com reparos de caminhões: cerca de R\$ 20 milhões.

Juntam-se a essas imensas perdas as perdas indiretas decorrentes de: atendimento de acidentados, indenizações, altos custos de transportes e seguros, encarecimento das mercadorias, imobilização de ativos etc.

Excetuam-se, em parte, as vias que demandam os portos de exportação, que, por essa razão, têm sido mais bem conservadas e expandidas.

Além disso, deve ser lembrado que a rede de vias terrestres existentes acha-se grosseiramente desatualizada, geográfica, qualitativa e quantitativamente, em relação ao atual mosaico de zonas de produção do País, o que é especialmente danoso agora, quando novo ciclo de grande expansão econômica se inicia. A extensão de rodovias pavimentadas acha-se congelada em cerca de 160 mil km há anos.<sup>2</sup> A rede ferroviária — RFFSA e Fepasa — com extensão de 32 mil km há décadas,<sup>3</sup> está, salvo por poucos trechos, em lastimável estado físico; não atende a 30% da demanda atual estimada de transporte.

O transporte no rumo norte-sul, em grande parte em vias litorâneas, é particularmente deficiente. Praticamente nenhuma melhoria expressiva foi feita nesse rumo nos últimos 30 anos. A Sudene definhou e quase desapareceu, devido ao seu isolamento no Nordeste. A rodovia Rio—Bahia e a linha férrea da RFFSA, que, partindo de Minas, chega a Salvador e se prolonga até o Maranhão, não têm capacidade nem características técnicas para escoar a produção potencial do Nordeste, nem para supri-lo de produtos do Sul. A cabotagem desapareceu, aniquilada pelos altos custos operacionais dos navios e dos portos.

Bilhões de reais têm que ser investidos dentro e sob o controle exclusivo do Brasil para sanar essas deficiências nos transportes nos próximos anos. Nos Estados Unidos é levada a sério a regra empírica: cada US\$ 1 investido no melhoramento da cobertura das rodovias corresponde a US\$ 4 de crescimento no Produto Doméstico Bruto (GDP).

2. Nos Estados Unidos, 5,4 milhões.

3. Nos Estados Unidos, cerca de 300 mil km.

Fora do campo de transporte, é ainda mais aguda a carência de investimentos no Brasil nos setores de saúde, educação, segurança interna e externa, e outros. Em todos esses indicadores de bem-estar social, o Brasil está em último lugar no mundo.

Não podem deixar de ser consideradas as condições acima na alocação de prioridade para a "Saída para o Pacífico".

## QUAL A VERDADEIRA NATUREZA DO PROBLEMA?

O próprio projeto a explicitou: reduzir o custo do transporte para as regiões além-Pacífico e ampliar nossa competitividade e comércio com essas regiões e com os países da costa oeste da América do Sul.

A essência da questão é, assim, na apreciação do autor, predominantemente econômica. Admitindo-se que a produção da "região" seja capaz de servir de sustentáculo à projetada rodovia, impõe-se a verificação de qual é a via mais econômica para se colocar uma tonelada de produto da "região" no Oriente: a via do Pacífico ou a via do Atlântico?

Se o Brasil investir pesadamente para construir uma via que não seja econômica em relação a outras existentes, essa via não será usada pelos exportadores e transportadores na medida planejada, e todo o esforço e dinheiro usados para construí-la terão sido desperdiçados. Os exportadores e transportadores escolherão sempre as vias mais econômicas, sem que ninguém os possa compelir a usar a menos econômica. Se essa condi-

ção não for respeitada aparecerão o subsídio e suas debilitantes seqüelas. Os benefícios sociais provenientes da construção da nova estrada devem, sem dúvida, ser considerados no equacionamento da sua factibilidade, mas tais benefícios não serão sustentáveis se o empreendimento for economicamente insustentável.

## EXISTÊNCIA E NATUREZA DA CARGA

O projeto Saída para o Pacífico leva em conta, para sua sustentação econômica, apenas a produção da região de influência da rodovia a ser construída, que abrange somente o Acre, o sul do Amazonas e Rondônia, com base na previsão de que, ao fim de 10 anos, ela proporcionará uma exportação, via Peru, de 4,5 milhões de toneladas/ano para o Oriente e para os países da costa oeste da América do Sul.

Segundo o *Anuário Estatístico* de 1994 (doravante *Anuário*), a produção agrícola de natureza exportável dessa zona, em 1992, totalizou cerca de 1,2 milhão de toneladas, para as quais o Acre e o sul do Amazonas contribuíram com apenas 138 mil toneladas, excluídas a mandioca, a banana e outros itens com produção inferior a 5 mil toneladas cada. É razoável admitir-se que essa é a produção necessária à subsistência da "região", que abriga uma população de cerca de 1,8 milhão. Esses números indicam como provável que, no final de 1992, nenhum excedente significativo de produtos agrícolas existiu para exportação para fora da

***"Os exportadores e transportadores escolherão sempre as vias mais econômicas, sem que ninguém os possa compelir a usar a menos econômica."***



região de influência. É possível que essa produção tenha crescido a 5% ao ano, entre 1992 e 1994, do que resultaria, hoje, uma produção de 1,3 milhão de toneladas, número ainda muito pequeno para justificar o início do projeto.

Para que a "região" possa exportar 4,5 milhões de toneladas/ano, sua produção total deverá ser substancialmente maior, da ordem de 8 milhões de toneladas/ano, ou seja uma produção sete vezes maior que a de 1992. Para que algo nessa direção possa acontecer é necessário que a Transandina esteja em funcionamento. Cai-se aí em uma situação circular: o crescimento da produção depende da construção da estrada e esta depende do crescimento da produção. A única saída, se não houvesse outras prioridades prementes, seria apostar-se no futuro: construir a estrada a fundo perdido e fomentar a produção até ela atingir nível compensador. É possível que isso não seja aceitável pelo financiador estrangeiro. Mesmo que seja, o brasileiro pagador de impostos teria que sustentar o ônus de um investimento de custo-benefício incerto e de maturação demorada, mais os ônus de novo endividamento externo, de seus juros e da inflação atinente a esse tipo de investimento.

O *Anuário* registra, para a "região", uma produção anual de 4.744m<sup>3</sup> de toras de madeira, correspondentes a cerca de 3.500 toneladas. Provavelmente desceram pelo Rio Madeira ou pela BR-364 e foram parcialmente consumidas no Brasil e exportadas pelo Atlântico. A exportação de madeira amazônica não renovável é, porém, um assunto "quente" e questionável. Tão condenada mundialmente quanto as explosões francesas no atol de Mururoa. É inseguro contar-se com ela para sustentação econômica da Transandina.

À vista da insuficiência de produção na "região" para sustentar a Transandina a curto e médio prazos, é interessante explorar a viabilidade econômica de se escoar, por essa rodovia também, parte da produção das regiões ao sul e sudeste de Rondônia. Essa possibilidade é estudada, com base nos custos comparativos de transporte, nos parágrafos seguintes:

Os produtos brasileiros que atualmente podemos exportar, com continuidade e em volume apreciável, para os países do Oriente, salvo omissão não intencional, são: soja, café, frango congelado, ferro e aço, madeira dura e madeira nobre (*hard wood e noble wood*) para móveis e revestimentos, e minério de ferro.

Sobre soja, café, frango, ferro e aço, nada relevante há a comentar; as exportações processam-se via Atlântico, regularmente, a preços competitivos.

O minério de ferro é exportado para o Japão devido a circunstâncias especiais. Entre outras, a façanha de a Companhia Vale do Rio Doce colocar o minério no Japão com um frete marítimo de cerca de US\$ 5,00 por tonelada usando seus supertanques de até 250 mil toneladas, com carga *full load* ou pouco menor, a qualidade do minério, a confiabilidade das entregas, a conveniência para ambos os países do intercâmbio comercial. Graças a esses fatores consegue afastar a concorrência do minério da Austrália, exportado pelo porto de Perth, muito mais próximo do Japão. É pouco provável que essas condições ocorram para outros países da área.

A madeira tem sido citada como uma comodidade com alta possibilidade de exportação para o Japão, em concorrência com os Estados Unidos e o Canadá. A madeira exportada por esses países para o Japão é,

porém, basicamente, a madeira macia (*soft wood*) extraída das coníferas, própria para a construção de casas.<sup>4</sup> A região de influência da Transandina e as regiões vizinhas ao sul e sudeste dela não produzem esse tipo de madeira. O Brasil está, portanto, fora desse jogo.

A exportação de madeira dura pelo Brasil não atinge grande volume. Levantamento minucioso feito pelo autor, na Cacex, em 1988, revelou exportações para o Japão, no ano, de apenas 28.642 toneladas, com valor de US\$ 3,4 milhões. Para a China e outros países do Oriente, 213.084 toneladas, com valor de US\$ 4,4 milhões. Valor total exportado para o Oriente: US\$ 7,8 milhões. Para todo o mundo 969.475 toneladas, com valor de US\$ 316 milhões. Em 1993, segundo o *Anuário*: um total de 2 milhões de toneladas, com valor de US\$ 840 milhões.

Quanto a produtos industrializados, será difícil o Brasil exportar para o parque manufatureiro do Oriente, o mais moderno e competitivo do mundo atual. A zona industrial da Amazônia, que faturou, em 1994, mais de US\$ 10 bilhões, poderia exportar, porém, para os países americanos do Pacífico pelo próprio rio Amazonas, em navios *ocean going*, que vão até Iquitos a apenas mil quilômetros da costa do Peru. Seria interessante explorar a fundo essa possibilidade. Poderá também exportar para o Caribe pela rodovia Manaus-Caracas, ora em construção, da qual 370km, dos seus 2.300km, já estão concluídos. A partir de Caracas, poderá alcançar o México e todo o Caribe, se os custos de transporte por caminhão permitirem.

Resumindo: até que ocorram, no Brasil, grandes mudanças na estrutura produtiva e

nos impostos sobre ela incidentes, a carga exportável para o Oriente permanecerá limitada a soja, café, frango congelado, madeira dura, aço e minério de ferro, ou seja, aqueles que já exportamos pela Via Atlântica.

## LOCALIZAÇÃO DA CARGA

### Saída pelo Pacífico

#### • Transporte terrestre

No percurso de Santa Rosa, na fronteira com o Peru, até Rio Branco, há pouca geração de carga. O mesmo acontece até Porto Velho no extremo norte de Rondônia.

Em Porto Velho confluem:

— O transporte pelo rio Madeira, de pequeno volume.

— A rodovia BR-319, que se liga com a BR-230 — Transamazônica — e prossegue, com outros números, até o rio Amazonas em frente a Manaus. Pouco se pode esperar dessas rodovias até que sejam pavimentadas.

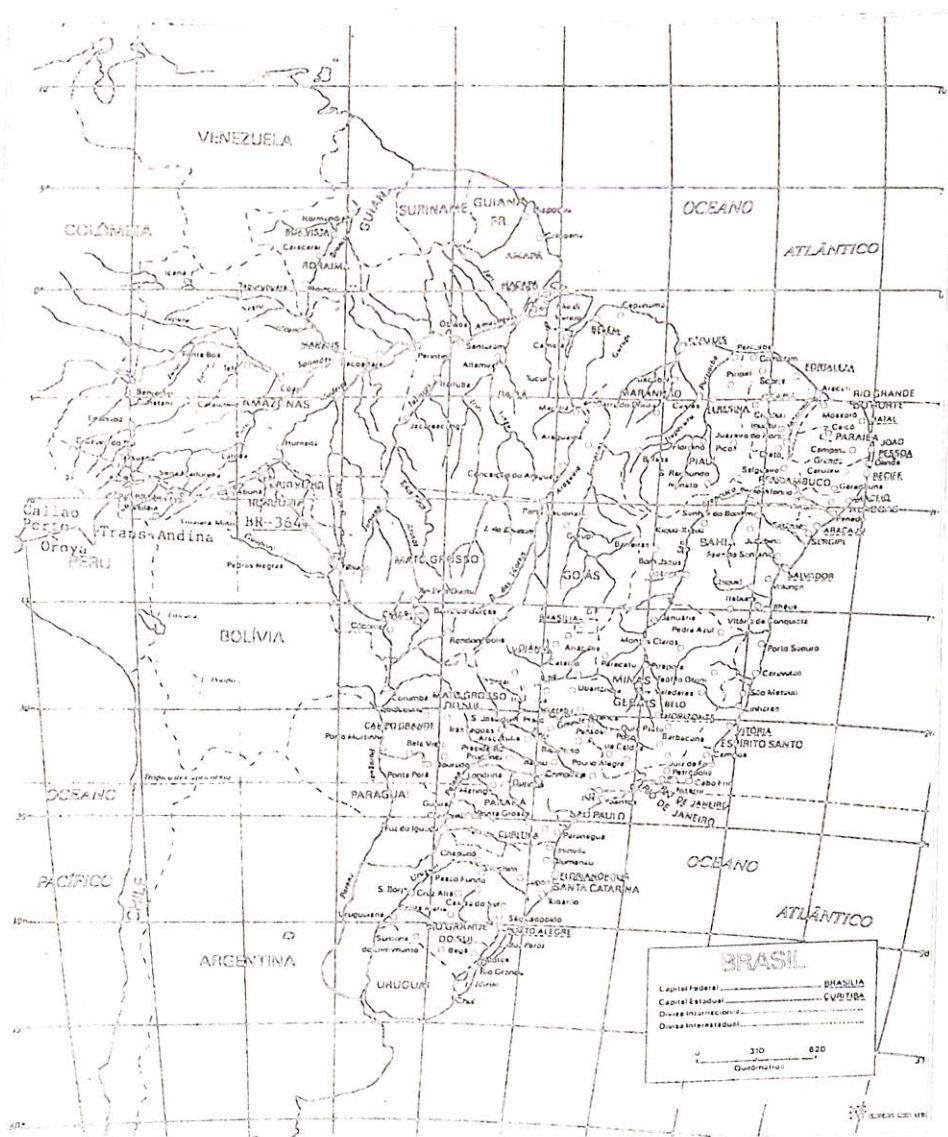
— A rodovia BR-364, ramo sul, que atravessa Rondônia e parte de Mato Grosso, chegando a Cuiabá. Tem potencial para receber carga de Rondônia e das zonas vizinhas, altamente produtivas de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Para que a rodovia Transandina funcione, Porto Velho terá que ser sua embocadura, sua “moega” de recepção. A BR-364 será a alimentadora dessa moega.

Os produtos da Amazônia e do Nordeste dificilmente terão acesso econômico a Porto Velho. As distâncias são muito grandes: 900km até Manaus; 3.800km até Imperatriz, no Maranhão, vizinha de Caldas, zona produtora de soja atualmente transportada para os portos de São Luís por caminhão e pela ferrovia de Carajás. O escoadouro dessa região é o Atlântico.

4. Nos Estados Unidos, cerca de 1,5 milhão de novas casas por ano.





Assim sendo, só poderão ser encaminhadas para Porto Velho, em volume apreciável, em futuro previsível, e desde que isso seja econômico, as mercadorias que puderem atingir a extremidade sul da BR-364, produzidas ao sul do paralelo 15, provenientes de parte de Mato Grosso, de Mato Grosso do Sul e, *in extremis*, de Goiás. A produção da “região” não pode ser, por enquanto, considerada previsível, por motivos políticos-econômicos. A produção de Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Santa Catarina, embora não economicamente exportável pela Transandina, foi incluída neste estudo para completar o quadro geral da exportação via marítima pelo Brasil. O Rio Grande do Sul foi excluído por estar muito distante da região sob estudo.

Não se sabe como se comportará a BR-364 sob o tráfego diário, objetivado, de cerca de mil caminhões pesados e semi-reboques.<sup>5</sup> É provável que tenha que ser reconstruída, ao custo de muitos milhões de reais.<sup>6</sup> O mesmo aplica-se, com as ressalvas apropriadas, a cada uma das rodovias que afluem à BR-364.

Para além da fronteira do Brasil, estaremos em terra incógnita. O traçado da rodovia Transandina, apresentado, pode ser o melhor de quantos antes propostos, mas realizá-lo para o tráfego de 1.400 veículos por dia, incluindo mais de mil caminhões pesados, com duas pistas de rolamento, mais acostamento, ainda que descontínuo, para cargas por eixo de 8,5 toneladas, será uma aventura de grande porte. Quem a construirá? Quem pagará? Quererão os empreiteiros

brasileiros expor-se novamente às perdas sofridas com a importação de máquinas para a construção da Ferrovia do Aço — muitas, até hoje, abandonadas nos canteiros de obras e nos matagais — e outras mega-obras iniciadas e nunca terminadas.

Não é fácil traduzir em números toda essa questão. O custo do transporte por caminhões pesados em estradas de segunda classe, através de “território bravio”, alguns, hoje, de reserva indígena, de grandes chuvas, de fortes aclives e declives, a grandes altitudes, baixas temperaturas, nevascas, sem recursos assistenciais, exposta a predadores, com grandes riscos físicos para caminhoneiros, equipamentos e cargas, é, para dizer o mínimo, desconhecido para nós no Brasil. Mas uma tentativa pode ser feita.

Estudos foram feitos pela Ferronorte<sup>7</sup> para avaliar sua competitividade face à rota multimodal: rodovia, aquavia Tietê-Paraná e ferrovia, para o transporte de grãos do oeste brasileiro, para portos do Atlântico, através de território de relevo ameno e de pequeno risco — “território manso”. Nele foram adotados os seguintes fretes por TKU,<sup>8</sup> incluindo custos diretos e indiretos, salvo seguros: para rodovias US\$ 0,035; para ferrovias US\$ 0,018; para aquavias internas US\$ 0,011.

Considerando-se as dificuldades ao norte do paralelo 15, parece razoável aumentar-se, conservativamente, o frete rodoviário em 15%, para US\$ 0,040, entre Cuiabá e a fronteira do Brasil, em Santa Rosa, e em 30%, para US\$ 0,046, em território peruano. Par-

5. Basicamente dos modelos L/LS 2.635 6 x 4 da Mercedes Benz, para carga nominal de 32 toneladas, com carga por eixo recomendada de 8,5 toneladas, e seus similares Scania e Volvo.

6. R\$ 1,00 = US\$ 1,05, quando o artigo foi escrito.

7. Olacyr de Moraes, Informativo 2, *Revista Ferroviária*, abril 1994.

8. Tonelada útil por quilômetro.



tindo desses valores, podemos ter uma idéia aproximada dos custos dos transportes terrestres de nossas regiões produtoras de grãos até os portos do Pacífico e do Atlântico.

O consumo típico de um semi-reboque moderno, para carga de 32 toneladas, correndo em nível, a velocidade moderada, é da ordem de 0,060 litros (60ml) de óleo diesel por TKU. Ao preço de US\$ 0,35 por litro para o óleo diesel, tem-se, somente para o combustível, um custo de US\$ 0,021 por TKU. Presumivelmente, as despesas indiretas do transporte completam o frete básico de US\$ 0,035 adotado neste estudo.

O valor dos fretes rodoviários é fator importante na delimitação da “região de influência” da rodovia Transandina e, conseqüentemente, do sucesso da “Saída para o Pacífico”. A adoção do frete básico de US\$ 0,035 por TKU garante razoável base de realismo para essa exploração.

Uma tabela de distâncias rodoviárias e os correspondentes custos de transporte é apresentada em tópico mais adiante. A tabela, de caráter mais abrangente que o exigido pela finalidade deste trabalho, inclui todas as zonas mais produtivas do Brasil, salvo o Rio Grande do Sul, e os portos mais importantes de exportação, incluindo o de Callao. Deve ser levado em conta que para os portos do Atlântico há abundância de transporte ferroviário, que será reforçado com a próxima entrada em serviço das ferrovias Ferroeste e Ferronorte e, nos últimos anos, crescente participação de transporte por aquavias interiores. O uso desses “modais” baixará substancialmente o custo do transporte, ponta a ponta, a despeito dos transbordos no percurso.

Uma grande interrogação é o porto de Callao. São escassos os dados atualizados sobre a tonelagem que transita por esse por-

to e sobre suas características físicas, aparelhagem e desempenho. Os valores das exportações e importações do Peru, em 1993, segundo a publicação anual *L'Etat Du Monde*, Ed. 1995, foram, respectivamente, de US\$ 3,4 e US\$ 4,3 bilhões; um total de US\$ 7,7 bilhões. Desse total 80%, ou US\$ 6,2 bilhões, provavelmente passaram por Callao. É possível que passem, hoje, pelo porto algo entre US\$ 7 bilhões e US\$ 8 bilhões.

É provável que o porto de Callao esteja equipado para a movimentação das cargas correspondentes ao movimento em dólares indicado acima. Não sendo o Peru exportador importante de grãos, as 4,5 milhões de toneladas adicionais, predominantemente de grãos, gerados pela ligação Brasil-Peru, certamente requererão expansão e especialização dessas instalações: pátios, silos, armazéns, transportadores etc. Quem pagará? Qual o retorno do investimento? Que controle terá o Brasil sobre a operação do porto? Sabemos, por experiência própria, que aí está um problema potencialmente difícil.

Se não for concedido ao Brasil a condição de “porto livre”, haverá, possivelmente, o problema de taxas aduaneiras, na fronteira e/ou no porto, que, embora possa ser resolvido por convênios, constitui uma dificuldade em potencial. Lembremo-nos de problemas semelhantes com a Bolívia e com o próprio Peru, no início do século, em relação à borracha. Não temos ainda um Merconorte.

#### • Transporte marítimo

O transporte marítimo direto, de Callao para o Oriente, parece pouco justificável, devido ao pequeno volume e pela necessidade de escalas técnicas para abastecimento, mesmo após a construção da rodovia Transandina. É provável que seja preferida

a rota Callao — São Francisco (Califórnia, Estados Unidos) — Toquio ou Kobe. Em qualquer das hipóteses a distância é de cerca 8.800 milhas marítimas.<sup>9</sup>

Os fretes totais, da origem das cargas até o destino final, são apresentados em tópicos mais adiante.

## Saída pelo Atlântico

As mercadorias são as mesmas, de exportação, consideradas no caso da saída pelo Pacífico. Podem sofrer acréscimos, caso nos tornemos produtivos e competitivos em outros setores.

As zonas de coleta de carga são também as mesmas. Os meios de transportes são, porém, diferentes.

### • Transporte terrestre

A origem e os meios de coleta e transporte de carga são os existentes atualmente no Brasil, com perspectivas de grande melhoramento em futuro próximo, principalmente no setor ferroviário, graças à espera da inauguração de trechos e da expansão da Ferroeste<sup>10</sup> e da Ferronorte.<sup>11</sup> O sistema, em implantação, uni ou multimodal, é baseado nos corredores de exportação, constituídos por boas rodovias, ferrovias, rios e canais, correndo, tanto quanto a geografia permite, no sentido oeste-leste, em demanda de nossos portos de exportação. Todos os investimentos nele feitos ficam dentro de nossas fronteiras e sob nosso controle. Seu aperfeiçoamento depende somente de nós, brasileiros.

A presença de ferrovias e aquavias no sistema — em que pesem os transbordos — favorece muito o custo da saída pela Via

Atlântica. Neste estudo, porém, a bem da simplicidade, a vantagem do multimodalismo do sudeste brasileiro não será introduzida. Será considerado apenas o transporte rodoviário. O território é benigno, com rampas predominantemente favoráveis à exportação. O porte dos caminhões não é problema.

O sistema e seus custos são bem conhecidos. Há grande experiência acumulada em sua exploração. Pode ser considerado bom, embora falte muito para ser perfeito, em estrutura e custo.

Para o transporte por caminhões, será adotado o frete básico de US\$ 0,035 por TKU, usado como frete básico para a saída pelo Pacífico.

As distâncias aproximadas de algumas áreas de produção agrícola até os portos de embarque (há outras opções), e os custos dos transportes são apresentados em tabela mais adiante. Pode ser adiantado que variam de 500km a 1.700km. As áreas de produção são identificadas por cidades situadas na vizinhança.

Todas as distâncias são rodoviárias. Foram tiradas das tabelas do *Guia Rodoviário* de 1995, da revista *Quatro Rodas*, da Editora Abril, onde são apresentadas como “os caminhões mais curtos, por estradas asfaltadas”.

### • Transporte marítimo

O transporte marítimo inicia-se no cais de embarque. Aí bate-se de frente com o problema de pôr a carga no navio, um dos problemas mais intratáveis do Brasil, que afeta a maioria dos portos, a competitividade de suas exportações e o custo de suas importações. É, basicamente, um problema de natureza

9. Uma milha igual a 1.852km.

10. Guarapuava — Cascavel, PR.

11. Trecho inicial: Chapadão do Sul, MS — Santa Fé do Sul, SP.



administrativa, trabalhista e política, que deve ser ultrapassado no ímpeto de modernização por que passa o País. As condições atuais, nesse terreno, colocam os portos brasileiros entre os piores do mundo em termos de lentidão e alto custo de operação, retenção de navios,<sup>12</sup> pirataria, taxas, impostos etc. Não será discutida aqui essa questão. Nossos portos têm, também, deficiências técnicas, mas elas serão ultrapassadas se o outro problema for resolvido. Uma vez que o navio se faz ao largo, porém, esses problemas ficam para trás.

A Marinha Mercante brasileira não tem, atualmente, linhas regulares para o Oriente, salvo as da Docenave e Fronape, esta até o Oriente próximo, que não são linhas plenamente comerciais — não são acessíveis a qualquer exportador — e não são listadas no boletim *Weeklynews*, da Maritime Research, Inc., que registra todos os contratos de transporte marítimo cada semana.

O transporte oceânico do Brasil para o Oriente é feito por navios *tramp* estrangeiros, eventualmente brasileiros, que seguem pela rota do Atlântico, Índico, estreito de Málaga, Cingapura etc. A distância por essa rota até o Japão é de 11.275 milhas marítimas, cerca de 2.470 milhas mais que a rota de Callao ao Japão.<sup>13</sup> A rota do Panamá não é usada habitualmente.

## Frete marítimos

Os fretes marítimos são altamente variáveis, com a natureza e tonelage da carga, como o porte e idade do navio, com o sistema de contratação do transporte, portos de escala, existência de carga de retorno etc.

Varia também com a demanda mundial. Esta subiu, de agosto de 1994 a maio de 1995, cerca de 20% e os preços acompanharam aproximadamente.

Nesta exploração do assunto, é admitido que as cargas são contratadas uma por vez, em navios da categoria *tramp*, isto é, que vogam pelos oceanos obtendo carga através de contratos e da atividade de vendas de seus agentes espalhados pelo mundo.

O navio de 45 mil toneladas é exemplo de navio econômico e versátil para o transporte de longo curso de mercadorias que não minério e carvão, levando cargas de 30 mil a 40 mil toneladas. Navios maiores encontram limitações, devido à insuficiência de calado e de capacidade de silagem em numerosos portos. Inúmeros navios menores estão, entretanto, engajados nesse tipo de transporte.

Dentro da grande variedade de preços, é possível considerar-se, para o navio indicado, e cargas de 30 mil a 40 mil toneladas, para o Oriente, os fretes indicados abaixo, por tonelada da origem ao destino (Oriente)

- Grãos: US\$ 42,50
- Aço: US\$ 40,00
- Minério: US\$ 13,00
- Frango congelado: não encontrado;

exige navios frigoríficos.

Não foi possível discernir, pelos relatórios semanais examinados — *Weeklynewsletter* — de embarques no mundo inteiro, uma diferença característica entre os fretes para a rota de Pacífico e a do Atlântico. Deve, entretanto, existir. Uma pesquisa mais apurada deverá revelar um *pattern*.

Nesse estudo foi considerado, para simplificação, apenas o frete para grãos. No caso do percurso de 8.800 milhas, o custo é de US\$ 0,0048 por milha ou R\$ 0,0026 por quilômetro. A diferença, teórica, de frete marítimo a favor da Via Pacífico sobre a Via

12. US\$ 13 mil/dia de demurrage, em outubro de 1995.

13. Distâncias tiradas do Waterman Steamship Corp.

— Marine Distance — Speed Table.

Atlântico é de 2.475 milhas x US\$ 0,0048 = US\$12,00 ou R\$ 11,40. Na prática, não foi possível, como dito acima, discernir essa diferença.

Com relação ao transporte marítimo, é interessante assinalar que, enquanto na via do Pacífico os navios carregando carga brasileira têm muito poucos portos de escala onde possam embarcar ou desembarcar cargas de nosso comércio exterior, na via do Atlântico pode-se contar, pelo menos, trinta portos de países de estatura econômica muito forte e de produção muita diversa da brasileira, o que significa mais oportunidades de intercâmbio comercial.

## TABELA COMPARATIVA DE DISTÂNCIAS E FRETES TERRESTRES — POR RODOVIA

Todas as distâncias terrestres no território brasileiro, afora as do Acre, foram tiradas do *Guia Rodoviário* 1995 (Ed. Abril), onde são designadas como “os caminhos mais curtos, por estradas asfaltadas”. As do Acre e do Peru constam do item Exploração do Assunto deste trabalho. Nem todas as rotas mostradas são necessariamente praticadas pelas transportadoras; são exibidas para mostrar seus custos, caso praticadas. Em muitos casos, a ferrovia é preferida à rodovia.

Pto. EMBARQUE		Callao		Santos		Paranaguá		Rio		Vitória	
ORIGEM		km & US\$	%	km & US\$	%	km & US\$	%	km & US\$	%	km & US\$	%
Cto. Rondônia	k	2.368	100	2.760	117	-	-	-	-	-	-
	\$	100	100	102	102	-	-	-	-	-	-
Vilhena RO	k	2.720	100	2.408	90	-	-	-	-	-	-
	\$	114	100	88	77	-	-	-	-	-	-
Cuiabá MT	k	3.472	100	1.666	48	-	-	-	-	-	-
	\$	143	100	58	41	-	-	-	-	-	-
Cpo. Grande MS	k	4.166	100	1.086	26	-	-	-	-	-	-
	\$	167	100	38	23	-	-	-	-	-	-
Goiânia GO	k	4.406	100	998	23	-	-	1.338	30	1.428	32
	\$	175	100	35	20	-	-	47	27	50	29
Uberlândia MG	k	4.520	100	662	15	-	-	979	22	1.081	24
	\$	179	100	23	13	-	-	34	19	38	21
Araçatuba SP	k	4.823	100	604	13	-	-	-	-	-	-
	\$	190	100	21	11	-	-	-	-	-	-
Maringá PR	k	5.120	100	708	14	518	10	-	-	-	-
	\$	200	100	25	13	18	9	-	-	-	-
Cto. Sta. Catar.	k	5.666	100	-	-	746	13	-	-	-	-
	\$	220	100	-	-	26	12	-	-	-	-



# TABELA COMPARATIVA DE FRETES DA ORIGEM AO DESTINO FINAL (ORIENTE)<sup>14</sup>

Pto. EMBARQUE	Callao		Santos		Paranaguá		Rio		Vitória	
ORIGEM	US\$	%	US\$	%	US\$	%	US\$	%	US\$	%
Cto. Rondônia	142	100	145	100	-	-	-	-	-	-
Vilhena	156	100	131	84	-	-	-	-	-	-
Cuiabá	185	100	100	54	-	-	-	-	-	-
Cpo. Grande	209	100	80	38	-	-	-	-	-	-
Goiânia	218	100	77	35	-	-	89	41	93	43
Uberlândia	222	100	65	29	-	-	77	35	81	36
Araçatuba	232	100	63	27	-	-	-	-	-	-
Maringá	242	100	67	28	60	25	-	-	-	-
Cto. Sta. Catarina	262	100	-	-	69	26	-	-	-	-

Embora as tabelas apresentadas pareçam, ao autor, claras e auto-explicativas, um resumo mostrando a diferença média de custo de transporte entre as duas rotas consideradas — a do Pacífico e a do Atlântico — possibilita uma apreciação mais imediata da situação.

## RESUMO DA TABELA DE FRETES ORIGEM — ORIENTE<sup>15</sup>

ORIGEM	VIA	US\$	%
Cto. RO <sup>16</sup>	Callao	142	100
Cto. RO	Santos	145	102
Vilhena, RO	Callao	156	100
Vilhena, RO	Santos	131	84
Cuiabá, MT	Callao	185	100
Cuiabá, MT	Santos	100	54

14. Custos portuários não incluídos.

15. Só a parte que interessa.

16. Centro de Rondônia.

Vê-se, pelas tabelas e pelo resumo, que o ponto de equilíbrio teórico dos fretes está no centro de Rondônia, ponto onde os fretes para saída pelo Pacífico ou pelo Atlântico se igualam. Desse ponto para o sul, já se torna mais econômico e, provavelmente, mais seguro, embarcar por Santos. Esta é, porém, uma conclusão teórica. Tudo depende dos fretes de ocasião — retorno vazio, por exemplo, ou frete bem negociado — de ambos os lados da fronteira.

É curioso notar que a “região de influência” dos portos brasileiros do Atlântico penetra a fundo em Rondônia e engloba todo o Estado, se forem consideradas as economias proporcionadas pelos sistemas de transporte multimodais do centro, centro-sul e sudeste brasileiro.

Conclui-se que os produtos de Rondônia, considerando-se apenas o transporte por caminhões, poderão, *grosso modo*, ser indiferentemente exportados pelo Pacífico ou pelo Atlântico e que, mediante descontos nos fretes e pequeno sobre-custo, os produtos de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul poderão, eventualmente, sair pelo Pacífico. É preciso lembrar, porém, que, em futuro razoavelmente previsível, a Ferronorte atingirá o extremo oeste de Mato Grosso do Sul e Cuiabá e, partindo daí, atravessando Rondônia, Porto Velho. Executado esse projeto, a saída pelo Atlântico tornar-se-á, definitivamente, mais econômica para todo o Noroeste brasileiro.

## CUSTO E FINANCIAMENTO DA RODOVIA TRANSANDINA

O custo estimado para a rodovia Transandina foi de US\$ 400 milhões. O financiamento é esperado vir do Japão. Nada

há a comentar sobre o assunto, a não ser a passagem relatada a seguir.

Em 1989, o *Time Magazine* publicou, em seu número de 13 de março, um artigo sob o título *Sarney Starts Feeling Heat Over The Amazon*. Nele é assinalada a pressão exercida pelo Presidente dos Estados Unidos, George Bush, sobre o então primeiro-ministro do Japão, Noburu Takeshita, para negar ao Brasil um financiamento de US\$1 bilhão destinado à construção da ligação Brasil—Pacífico, para o qual o Presidente Sarney iniciara conversações, quando compareceu ao Japão para as exéquias do Imperador Hiroito. Essa importância refere-se a outro projeto e não ao objeto deste trabalho.

Contrariado com a intromissão do Presidente Bush nos negócios do Brasil, o autor do presente artigo escreveu uma carta ao já então primeiro-ministro do Japão, Toshiki Kaifu, que sucedera a Noburu Takeshita, expressando o desagrado causado aos brasileiros pela intromissão americana, sugerindo-lhe fazer valer o título do famoso livro, pouco antes publicado, com grande fanfarra, no mundo inteiro, *A Japan That Can Say No*. A carta nunca foi respondida. O Japão não mais se manifestou, até recentemente.

Na ocasião, o autor não considerava a conveniência ou não da estrada, apenas a petulância do Presidente Bush. Obviamente esta nota é acessória e sem importância.

## CONSIDERAÇÕES NÃO ECONÔMICAS

Embora tenha sido examinado aqui só o aspecto econômico do empreendimento “Saída para o Pacífico”, podem ser levantados em relação ao mesmo considerações sociais,



estratégicas e de prestígio nacional, temas que dariam conteúdo para muitos artigos da extensão deste e, talvez, para alguns livros. É acrescentado apenas que o histórico motivo “desbravamento de território” já não se aplica, pois a “região de influência” está hoje praticamente toda desbravada. Desbravamento ocorreria no território do Peru, mas é melhor que o deixemos ao encargo dos peruanos. O traçado da nova rodovia não percorre novos territórios brasileiros a não ser pequena parte do Acre.

O autor não entrará nesse tema, altamente opinativo e, segundo Popper, infalsificável e, portanto, incontestável. Deixa-o para especialistas no assunto. Observa apenas que viabilidade econômica é condição essencial para a auto-sustentação de qualquer empreendimento que vise a prestar serviços em concorrência de preços com outros. Se essa condição não for observada, o empreendimento estará fatalmente condenado ao abandono ou à sustentação pelo pagador de impostos, casos em que constituirá fator inflacionário e grande ônus para a sociedade.

Este parágrafo deveria chamar-se “Conclusões”, mas o autor não quis emitir opiniões nem oferecer conclusões. Quis apenas pôr à disposição do leitor os dados que reuniu sobre a questão. Seus aspectos quantitativos acham-se “ululantemente” exibidos nas tabelas retro-apresentadas. Quanto à conveniência e prioridade, ou à inconveniência do empreendimento nesta fase de nossa História, estende-lhe, o autor, o hoje popular convite: você decide.

Não obstante, vale assinalar que, curiosamente, todos parecem esquecer o nosso mega-Mississipi, o Amazonas, que tem, como seu irmão americano, capacidade para transportar centenas de milhões de toneladas por ano, a baixo custo, para o escoadou-

ro óbvio de nossa produção, que é o oceano Atlântico. Mas este é outro assunto.

## POST SCRIPTUM

- Por coincidência, no dia seguinte ao término deste trabalho, um amigo, encontrado por acaso, ao saber-me interessado no assunto “Saída para o Pacífico”, disse-me: “Tenho aqui na pasta dois artigos sobre essa questão. Ato contínuo, entregou-me um artigo da autoria do Embaixador Vasco Mariz, que serviu como nosso embaixador no Peru, publicado no *Jornal do Brasil*, em 14.10.91, e um artigo do engenheiro e deputado (BA) Vasco Azevedo Neto, que tece comentários sobre o artigo citado e apresenta entusiástica defesa do projeto.

O artigo do embaixador Mariz é muito informativo e moderado. Não prevê a viabilidade para o projeto em futuro próximo e alude a investimentos mais prioritários dentro de nossas fronteiras. O artigo do Engenheiro Vasco Azevedo Neto recapitula as informações do citado artigo, acrescenta outras interessantes e pede urgência para o projeto. Atribui, à rodovia para o Pacífico, potencialidade extraordinária, inclusive a de vir a ser propulsora de imenso progresso para a América do Sul, liberando não só ela, mas também todo mundo, da fome e da miséria. Prevê a exportação de dezenas de bilhões de dólares de madeira e produtos agrícolas de áreas cultivadas da Amazônia.

Ambos os artigos refletem amplo conhecimento do assunto no que se refere aos problemas para além da fronteira do Brasil, mas pecam por aceitarem, sem crítica, a crença generalizada de que, sendo o percurso marítimo direto da costa do Peru ao Japão (estimado em 7.900 milhas e pouco praticado)

mais curto que o percurso de portos brasileiros ao Japão, pela rota do cabo de Horn ou pelo canal de Panamá, haverá uma grande economia na exportação pelo Pacífico. Não consideraram a rota do Atlântico, que é a mais praticável e praticada por inúmeros navios que, servindo às duas maiores economias da América do Sul, garantem oferta constante de transporte para o Oriente via Cabo da Boa Esperança. Essa rota tem a vantagem adicional, já citada, de poder tocar em vários países potencialmente importadores e exportadores em relação ao Brasil.

Não levaram em conta, também, os fatores econômicos existentes da fronteira do Peru para o interior do Brasil, explorados acima, que são aqueles que mais importam na decisão de construir ou não construir a Transandina.

• Chegou-me também às mãos o livro do Sr. Luís Malheiros Tourinho que, por seus muitos e meritórios títulos e vivo interesse

na questão "Saída para o Pacífico", merece melhor crítica que a que posso adiantar em poucas linhas. O livro é grandemente informativo mas exhibe, a meu ver, a mesma falha contida nos trabalhos comentados antes neste *post scriptum*, a saber: dedica grande atenção ao problema além-Brasil e não se dá conta da realidade de que, mesmo se este fosse muito bem resolvido, a saída para o Pacífico permaneceria impraticável economicamente, pela insuficiência de produção exportável na "região de influência" da Transandina a curto e médio prazos. Quanto ao longo prazo, ninguém sabe o que acontecerá neste País em que raros projetos iniciados em um governo são continuados e terminados no seguinte ou seguintes: Ferrovia do Aço, Transamazônica, Ferrovia Norte—Sul, Metrô do Rio, Angra II e usinas nucleares alemãs, várias hidrelétricas iniciadas no período militar e milhares de obras abandonadas pelo País afora. □

# DROGARIA

# 24 HORAS

Tels.: 201-3607  
581-6175

**ABERTO DIA E NOITE**

**FAZEMOS CONVÊNIOS COM  
EMPRESAS E INSTITUIÇÕES**

**ACEITAMOS TODOS OS  
CARTÕES DE CRÉDITO**

**O MELHOR PREÇO  
DO BAIRRO**

***Agradecemos a Preferência***

**AV. SUBURBANA, 4.370  
LOJAS A/B - DEL CASTILHO**