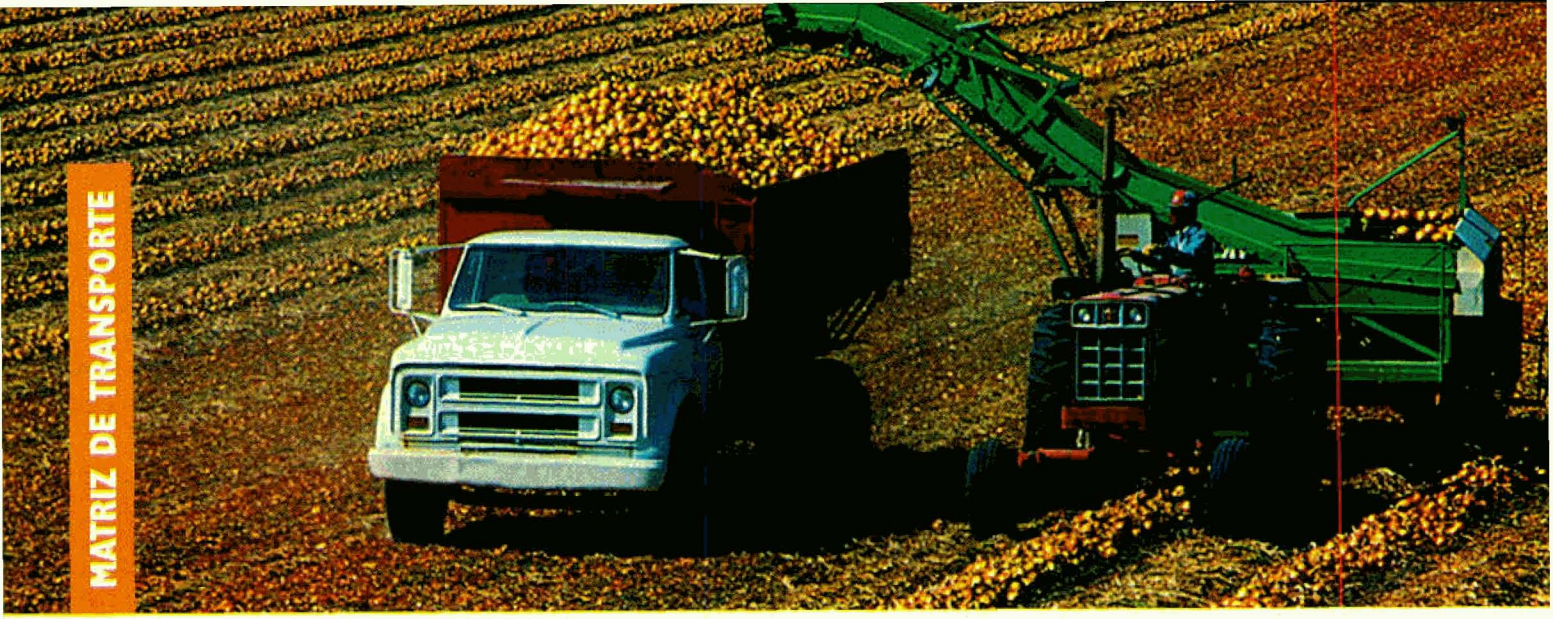


Viagem demorada

Em cinco anos, as lentas mudanças no setor não chegaram a alterar muito os dados disponíveis

LUIZ ANTONIO PINAZZA

As séries estatísticas do Grupo Executivo de Implantação de Política de Transportes (Geipot) mostram poucas novidades na composição da matriz de transporte do Brasil de 1995 a 1999.

Águas mais freqüentadas

As rodovias continuam liderando o *ranking* da carga movimentada no país com uma participação de 61,9% – cerca do triplo das ferrovias, a segunda modal mais importante da lista.

Embora caminhões e trens mantenham as primeiras posições da lista, na última década se percebe um leve crescimento do espaço ocupado por aquaviários e dutoviários. A movimentação pelos rios e mares cresceu para 13,8%, enquanto o uso do duto se elevou a 4,5%. O transporte aéreo ficou na taxa anterior de 0,31%.

Entre 1995 e 1999, enquanto o transporte aéreo se expandia 15,3%, o rodoviário 12,7% e o ferroviário 3,2%, os modais aquaviário e dutoviário cresceram 37,4% e 41,7% respectivamente.

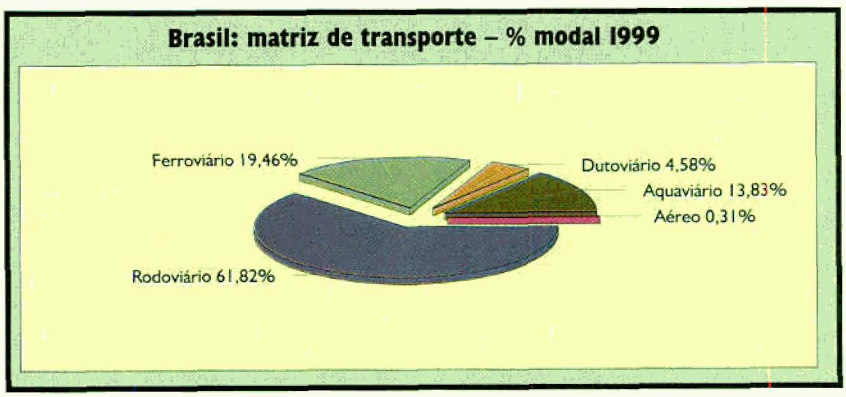
A expansão da rede na distribuição do gás pelo gasoduto Bolívia-Brasil teve enorme influência nesse desempe-

Brasil: quantidade de carga transportada

Em toneladas

Modalidade	1995	1996	1997	1998	1999
Aéreo	1.953	2.036	1.735	2.191	2.252
Aquaviário	70.610	71.310	77.402	90.444	100.057
Dutoviário	24.109	23.528	30.435	31.609	33.131
Ferroviário	136.460	128.976	138.724	142.446	140.817
Rodoviário	379.007	396.060	421.131	445.795	447.353
Total	612.139	621.910	669.427	712.485	723.353

Fonte: Geipot, Ministério dos Transportes.



nho. Pesou também a movimentação de grãos pelos rios das regiões centrais dos cerrados goianos, mineiros e mato-grossenses.

Privatização não chega a mudar desempenho

Em 1999, as toneladas transportadas, multiplicadas por quilômetros rodados, navegados ou voados, foram 723,3 bilhões. Em comparação a 1998, o crescimento foi de 1,52%. De 1995 a 1999 a expansão acumulada alcançou 18,17%, correspondente a 0,77% anual.

À primeira vista a queda da participação ferroviária pode causar certa surpresa. Com a privatização, as expectativas eram de uso maior dessa modalidade. Os trens existentes, no entanto, estão no limite de sua capacidade e a quantidade de locomotivas não cresce rápido o suficiente.

Pelo menos a curto e médio prazos, as rodoviárias devem continuar majoritárias na matriz nacional de transporte. Ainda que as ferrovias tenham melhorado a freqüência e a agilidade e que seu frete seja competitivo, mesmo assim estão longe de ameaçar essa posição.

As rodovias podem ainda ganhar produtividade, aperfeiçoando-se tecnicamente. A informática e os conceitos de logística passaram a orientar a movimentação de cargas através de modelos intermodais, que maximizam a eficiência das operações.

LANÇAMENTO

Para anunciar

Redação de Agroanalysis: Caique Tibiriçá
Tel: (21) 559-5623 Fax (21)551-2799
caique@fgv.br

Reparte Comunicação: José Mario Brito
Tel: (11) 3875-2333 Fax (11) 3864-3301
Cel (11) 9222-9480
reparte@uol.com.br

A NOVA REALIDADE DO

Agribusiness

Uma agenda para a competitividade

A MAIS COMPLETA RADIOGRAFIA DO AGRIBUSINESS. UM CONJUNTO DE TEXTOS QUE RETRATA A ATUALIDADE BRASILEIRA E MUNDIAL E UMA COMPLETA BASE DE DADOS DAS CADEIAS PRODUTIVAS DO AGRONEGÓCIO. TUDO ISSO FAZ DA AGENDA PARA A COMPETITIVIDADE O LANÇAMENTO EDITORIAL DO ANO. TUDO COM A QUALIDADE TÉCNICA E EDITORIAL DOS ESPECIALISTAS DE AGROANALYSIS — A REVISTA DE AGRONEGÓCIOS DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS.

Realização

abag

PortaldoCampo

AGROANALYSIS

