

Andréia Vital/Retrato Publicidade

De volta aos trilhos

Em 2003, dos 10 milhões de t de soja que chegaram a Santos, mais de 70% foram escoados por ferrovia

LUIZ ANTONIO PINAZZA

Em 1957, o presidente Juscelino nacionalizou quase duas dezenas de empresas ferroviárias existentes no País, para agrupá-las na chamada Rede Ferroviária Federal. As linhas tinham bitolas diferentes, e não havia condições de comunicação entre elas. A partir daí, o setor ficou praticamente paralisado por quase trinta anos, e os investimentos foram transferidos com prioridade para as rodovias.

Somente em 1996, após processo de privatização e com a malha assumida por companhias concessionárias, o quadro começou a ser revertido. De lá para cá, segundo dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, o aporte de recursos foi de R$4,5 bilhões, dos quais, 90% são das concessionárias e 10% são do governo. Também o

Brasil: captações das concessionárias de estradas de ferro - 2003 - R$ milhões

Companhia Ferroviária do Nordeste	200
América Latina Logística	295
MRS Logística	350
Ferronorte	180
Ferrovia Centro Atlântico	400
Estrada de Ferro Vitória-Minas/Estrada de Ferro Carajás	1.100
Total	2.525

volume de carga transportada passou a crescer e aumentou em 35%, mas até 2007, está projetado para dobrar.

Em 2003, a indústria de vagões fechou o ano com 2.200 unidades vendidas. Um número muito festejado, com lembranças memoráveis da década de setenta, quando a indústria nacional chegou a produzir 5 mil vagões, e grandes fabricantes, como a Cobrasma e Santa Matilde, inauguravam novas plantas de produção.

Com o lançamento do Programa de Revitalização das Ferrovias pelo governo, em maio de 2003, novas perspectivas se abriram. A meta é elevar de 23% para 35% a participação das ferrovias na matriz nacional de transportes. O número é bem plausível.

As empresas concessionárias propõem ao governo uma parceria na qual pleiteiam que parte do arrendamento pago seja revertido em inversões no setor. A idéia consiste em aplicar R$12 bilhões até 2010, de modo a revitalizar e eliminar os principais gargalos existentes. As empresas pretendem investir R$7 bilhões (metade vai para a aquisição de locomotivas e vagões) e outros R$5 bilhões serão destinados para a expansão da malha por meio do Programa de Parceria Público-Privada (PPP).

Para criar novos terminais de armazenamento e desvios ferroviários, cerca de R$2 bilhões devem ser injetados no setor, ainda neste ano. Os problemas ligados a descarrilamentos de composição ainda são comuns e apresentam impactos ambientais negativos. Na verdade, as indústrias chegaram no limite dos ganhos de produtividade com os recursos herdados da sucateada estrutura pública.

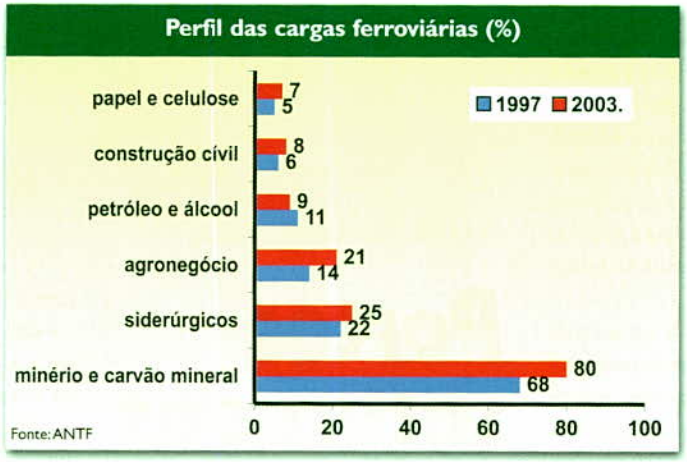
Em grande parte, os projetos de expansão da malha ferroviária que fazem parte do Programa de Revitalização das Ferrovias estão basicamente orientados para as fronteiras agrícolas. As regiões mais beneficiadas serão o Centro-Oeste, Norte e Nordeste, cujas taxas de crescimento, puxadas pelo agronegócio, são superiores à média nacional.

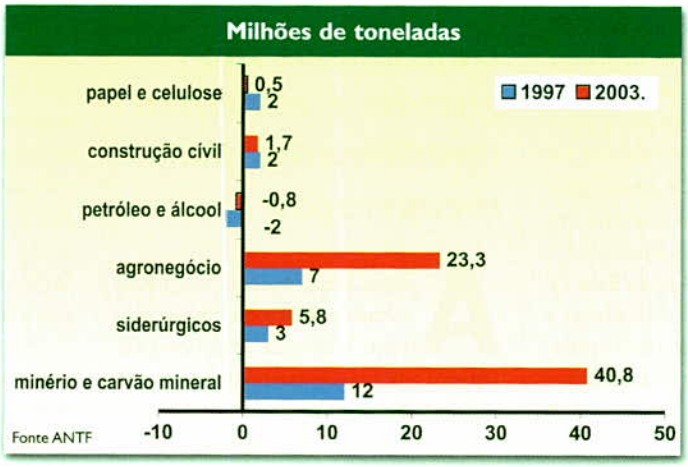
Para integrar as ferrovias e reconstruir os corredores de exportação, têm havido alterações societárias nas concessionárias, mudanças nos trechos concedidos, novas regras para tráfego nos trilhos alheios e proteção dos usuários. Por exemplo, para se dirigir ao Porto de Santos, o maior do País, haverá quatro grandes corredores: dois na Região Centro-Oeste, um no Sul e outro em Minas Gerais e no Nordeste. Com isso, é esperado um ganho de 20% a 30% nos custos operacionais das ferrovias para o escoamento da produção do Centro-Oeste até Santos.

Brasil: investimentos para eliminar gargalos na malha ferroviária - R$/milhões

Recôncavo Baiano - linha de São Felix até Alagoinha	198
Triângulo Mineiro - traçado na Serra do Tigre, em Minas Gerais	400
Ferroanel - contorno da cidade de São Paulo	750
Porto de Paranaguá - contorno de Curitiba e trecho da Serra do Mar	135
Porto de São Francisco do Sul - contornos de Jaraguá do Sul, Joinville e São Francisco do Sul	146
Ipiranga e Guarapuva - retificação do traçado	220
Porto de Santos - contorno de Araraguara e duplicação do acesso	399
Segurança - construção de viadutos nos estradas e rodovias	541

Fonte: ANTF - Associação Nacional de Transporte Ferroviário







As vantagens comerciais do transporte ferroviário despertam o interesse de várias empresas exportadoras, tais como ADM, Maggi, Bunge, Caramuru e Cargill. Em 2003, dos 10 milhões de toneladas de soja que chegaram ao Porto de Santos, mais de 70% foram transportados pelas ferrovias.

Na verdade, o crescimento da produção agrícola também beneficia as concessionárias, que procuram diversificar o mercado. As ferrovias crescem com a maior colheita e o transporte de contêineres. Entre 2001 e 2002, enquanto o transporte de minério de ferro, ainda a mais importante carga do setor, ficou praticamente inalterado, os trens carregaram 22% a mais de grãos, farelos e óleos de soja, além de 24% a mais de fertilizantes. Com uma participação ainda pequena no volume total transportado, a quantidade de contêineres subiu quase 1000%.

Da porteira para dentro, a agricultura nacional poucas vezes experimentou um período tão próspero, impulsionada principalmente pelos gêneros de exportação. Não há espaço para retroceder. O Brasil é, hoje, o segundo maior produtor mundial de soja, atrás dos EUA; mas lidera em açúcar, café e laranja, além das carnes de ave e bovina. O primeiro trecho ferroviário no País, construído em 1954, tinha apenas 14 quilômetros de extensão, era freqüentado pela família imperial e ligava uma praia nos fundos da Baía de Guanabara, no município de Magé, à estação de Fragoso. Cento e cinqüenta anos depois, um novo marco parece surgir no setor. ■

Principais portos do Brasil



Portos saturados

Deficiências são grandes e requerem investimentos para recuperação

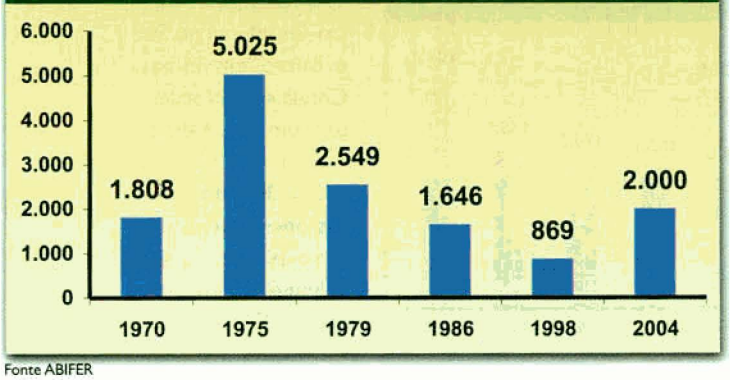
A produção crescente de grãos, voltada para a exportação, enfrenta a ameaça de colapso do sistema portuário nacional e põe em risco a principal fonte de divisas do País. As dificuldades ocorrem em todas as ordens. O acesso é limitado, os berços para os navios atracarem são escassos, os terminais possuem capacidade de armazenamento insuficiente, os equipamentos de embarque são deficientes, falta dragagem e limpeza dos canais para garantir o calado (profundidade mínima de água para os navios atracarem) e falta pátio de triagem.

Mesmo com uma quantidade razoável de portos espalhados na faixa litorânea, as empresas preferem terminais em que a logística minimiza os custos. Mesmo sem grande eficiência, os sistemas de Santos e Paranaguá ficam sobrecarregados: na soja, eles representam 60 % dos embarques. Os outros portos (Rio Grande - RS, São Francisco do Sul - SC, Vitória - ES e Porto de Santarém - PR) participam de forma complementar.

Na infra-estrutura de um porto, é preciso considerar três pontos: 1) o tamanho do cais; 2) o retroporto (área de apoio); 3) abastecimento (rodoviário ou ferroviário).

O Porto de Santos, mesmo na condição de ser o maior da América Latina, tem sérios problemas. O tráfego mútuo entre ferrovias provoca atrasos. Nos trechos em que muda a concessionária, as mercadorias precisam ser descarregadas, pois ocorre a troca de locomotivas. Quase 90% da carga chega ao porto por meio de caminhões e faltam avenidas perimetrais. Trens, caminhões e transporte público compartilham o mesmo espaço na entrada do porto.

Produção de vagões no Brasil



Fonte ABIFER

Nos últimos dez anos, a movimentação no Porto de Santos duplicou. Com 75% de sua capacidade instalada ocupada, o crescimento deste ano deve ser de 6%. Para os próximos 10 anos, o projeto é de ampliar a capacidade estática em 150%, para chegar a 200 milhões de toneladas. Para isso, serão necessárias verbas de R$3,05 bilhões. As obras envolverão a construção de perimetrais e túneis, aprofundamento do canal do estuário, implantação de terminais rodoviários integrados às margens, melhoria do saneamento e implantação da supervia eletrônica.

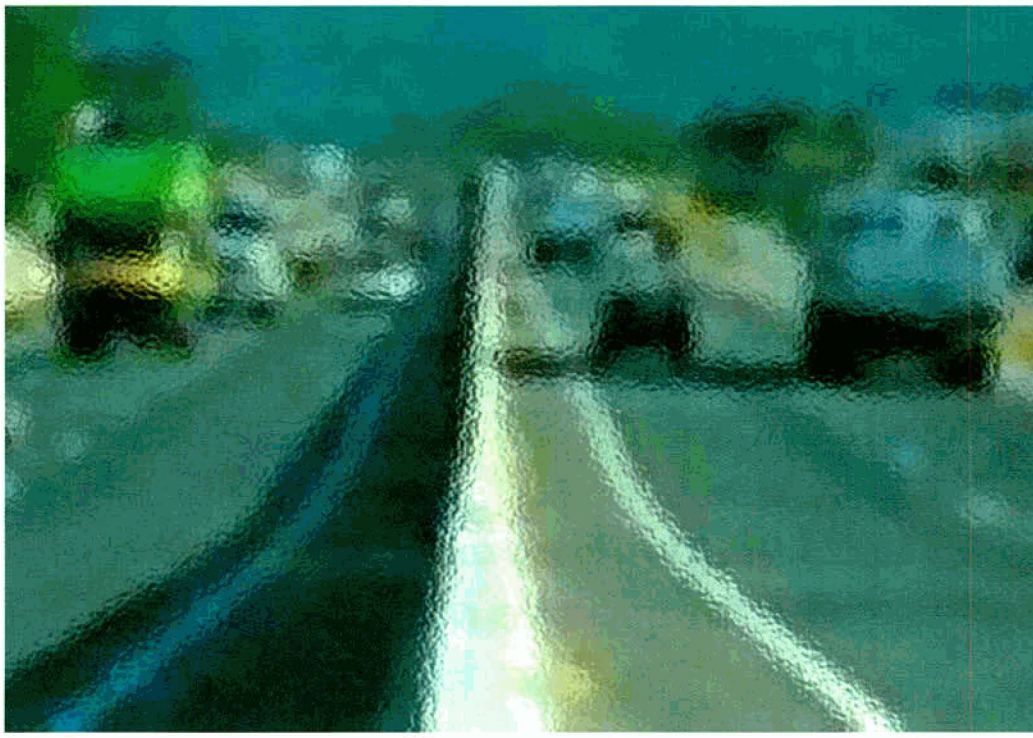
O acesso ao Porto de Paranaguá, principal corredor de grãos do País, também é complicado. Sem ferrovias e com o escoamento concentrado em caminhões, os congestionamentos avançam quilômetros. Neste primeiro semestre, outros problemas vieram agravar a situação: greves de portuários e fiscais agropecuários, chuvas, restrição ao embarque de soja transgênica e prêmios negativos para a soja. A fila de caminhões chegou à região urbana de Curitiba, a 90 quilômetros de distância. Muitas cargas foram desviadas para os portos de Rio Grande/RS, São Francisco do Sul /SC, Santos/SP e Vitória/ES.

Há o risco de Paranaguá perder a liderança na exportação de soja. Para os próximos 2 anos, a capacidade do Porto poderá aumentar em 30% e dobrar seus embarques de grãos, com investimento de R$148 milhões. O número de berços para receber navios graneleiros passará de três para cinco. Haverá recuperação de cais e dragagem de berços. ■

Movimento do Porto de Santos (milhões de toneladas)

Ano	Importação	Exportação	Total
1993	15.748	13.363	29.111
1994	18.393	15.728	34.121
1995	19.192	15.919	35.111
1996	20.722	15.617	36.339
1997	20.680	17.792	38.472
1998	20.539	19.401	39.940
1999	18.411	24.265	42.676
2000	20.731	22.354	43.085
2001	20.131	28.030	48.161
2002	19.652	33.822	53.474
2003	20.950	39.127	60.077

Fonte: CODESP



Rodovias deterioradas

Sobram buracos e falta segurança

Segundo a Associação Nacional de Transportes de Carga, mais de 80% das estradas brasileiras são classificadas como ruins ou péssimas. A afirmação desabona os interesses não apenas do agronegócio. A precariedade é mais crônica nas Regiões do Norte e Nordeste, e no interior de Minas Gerais. Sobram buracos e falta segurança

A reivindicação junto ao governo se dá no sentido de utilizar os recursos arrecadados com a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) para melhorar a qualidade da rede rodoviária. O tributo gerou uma renda de R$2 bilhões, no primeiro trimestre deste ano, porém, apenas 3,5% desse valor foram destinados para o setor de transportes.

De acordo com os cálculos do Ministério de Transportes, a necessidade de recursos remonta a R$32 bilhões para aplicação em quatro anos. Desse total, R$22 bilhões deverão ir para infra-estrutura; R$6,4 bilhões, para a recuperação de rodovias; e R$3,5 bilhões, para melhoramento em ferrovias, hidrovias e portos.

A meta do governo é recuperar, até abril de 2005, um quarto ou cerca de 7 mil quilômetros do total das rodovias federais, de 58 mil quilômetros pavimentados, consideradas de péssima qualidade. Os investimentos somarão R$2 bilhões e os recursos virão da CIDE.

Na lista elaborada pelo Ministério do Planejamento, há 23 projetos voltados à construção e a melhorias de rodovias, ferrovias, portos e canais de irrigação, orçados em R$13,68 bilhões, a serem executados pelo Sistema Público-Privado. A prioridade se baseou na eliminação dos gargalos logísticos. Por isso, 19 deles são da área de transportes. O projeto de lei para regulamentar as PPPs está na Comissão de Infra-Estrutura do Senado, e tudo indica que sofrerá modificação, devendo voltar para a Câmara. ■