

ECONOMIA & TRANSPORTES

REVISTA FROTA & CIA.
ANO 4 • NÚMERO 06 • AGOSTO 1997

O NOVO RETRATO VIÁRIO

Por José Vicente Caixeta Filho⁽¹⁾

■ A modalidade de transporte rodoviário vem sendo responsável por algo em torno de 60% do transporte de carga no Brasil, contra 20% do sistema ferroviário e outros também quase 20% do sistema hidroviário (ver gráfico 1). Com relação a cargas agrícolas, estudo publicado pelo GEIPOT — Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes do Ministério dos Transportes (1997)² dá conta de que mais de 81% dos grãos movimentados durante o ano de 1995 se utilizaram do modal rodoviário, ficando as ferrovias com aproximadamente 16% e as hidrovias com menos de 3%.

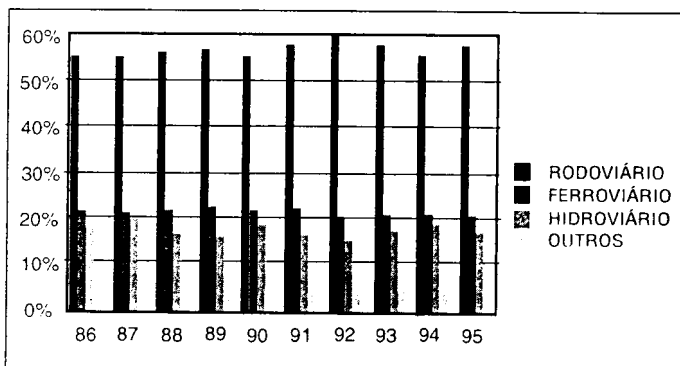


Gráfico 1 - Carga geral transportada, em toneladas-quilômetro, GEIPOT, 1996.

Entretanto, todo esse retrato viário pode vir a sofrer uma mudança de natureza estrutural, tendo em vista uma série de iniciativas em curso. A finalização bem sucedida do processo de concessão da Rede Ferroviária Federal, a privatização de uma série de rodovias e os investimentos público e privado para o incremento da navegabilidade de sistemas fluviais de diversas regiões do país podem, num futuro próximo confirmar estimativas realizadas pelo GEIPOT. As previsões para o ano 2000 dizem respeito à utilização predominante do modal ferroviário para grãos agrícolas (em torno de 56%), a uma diminuição na utilização do uso do modal rodoviário (cairia para 35%) e a um aumento na utilização do

transporte fluvial (subiria para mais de 8%).

O transporte ferroviário, normalmente caracterizado por altos custos fixos e custos variáveis relativamente baixos, se eficientemente operado poderá observar custos unitários reduzidos para movimentações que envolvam grandes quantidades de carga. Por outro lado, comparado ao transporte rodoviário, apresenta baixa flexibilidade. O transporte rodoviário será sempre uma opção de atendimento ponta-à-ponta, tem custos fixos relativamente baixos mas custos variáveis mais altos (impostos incorporados nos preços de combustível, pedágios - que por sinal devem aumentar tanto em número quanto em valor num cenário de privatização de rodovias). Já o transporte fluvial, normalmente se caracteriza pela movimentação de cargas volumosas de baixo valor agregado, a baixas velocidades, sendo o mais indicado para movimentações em longas distâncias e apresentando o menor consumo de combustível.

Somando-se a esses atributos a política de modernização do sistema portuário nacional, o avanço da navegação da cabotagem, uma maior frequência do transporte terrestre de containers, a pergunta que todo agente de mercado, incluindo os investidores nacionais e estrangeiros, gostaria de ter bem respondida, é: para que regiões devo (re)direcionar meus (novos) negócios? Deposito minhas fichas de esperança na Ferronorte, ou na Ferroeste, ou na Hidrovia do Madeira, ou na Hidrovia Araguaia-Tocantins, ou na Rodovia do Mercosul, ou no Porto de Suape, ou no Porto de Sepetiba, ou ... , etc., só para citar alguns dos exemplos mais falados (que já rapidamente passam a fazer parte, pelo menos, de nosso vocabulário). Com a oferta de mais de um modal eficiente de transporte, a competitividade será mais acirrada, prevalecendo as alternativas que, individualmente ou combinadas, ofereçam tanto o menor preço quanto o melhor nível de qualidade de serviços.

TRANSPORTE NA AGRO-INDÚSTRIA

1 Professor do Departamento de Economia e Sociologia Rural da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz", da Universidade de São Paulo (USP). Doutor em Engenharia de Transportes pela Escola Politécnica da USP, foi professor-visitante nas Universidades de New England, Austrália, e de Kiel, Alemanha. E-mail: jvcaixet@carpa.ciagri.usp.br.

2 GEIPOT Corredores de Transporte - Proposta de Ações para a Adequação da Infra-estrutura e para Racionalização do Transporte de Granéis Agrícolas. Ministério dos Transportes, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília, 1997. 314p.

3 GEIPOT Anuário Estatístico dos Transportes - 1996. Ministério dos Transportes, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília, 1996. 266p.

O SIFRECA (Sistema de Informações de Fretes para Cargas Agrícolas) é um projeto da Universidade de São Paulo (USP), através da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" (ESALQ), pelo seu Departamento de Economia e Sociologia Rural. Coordenado pelo professor José Vicente Caixeta Filho, envolve equipe composta pelos pesquisadores Augusto Hauber Gameiro, Paula R. Ceron Galvani e Roberta W. da Costa Marques. O Informe SIFRECA é uma publicação mensal que fornece informações sobre valores de frete para mais de 30 diferentes tipos de carga, para algo em torno de 600 rotas de abrangência nacional. Para a assinatura do Informe SIFRECA (R\$ 30,00 por um período de 6 meses), entrar em contato com:

Departamento de Economia e Sociologia Rural - ESALQ/USP
A/C: Maielli
Av. Pádua Dias, 11
13418-900 - Piracicaba, SP
Fone: (019) 429 4119
Fax: (019) 434 5186

AÇÚCAR (SACAS DE 50 KG)			
ORIGEM	DESTINO	KM	R\$/T
Delta-MG	Santos-SP	550	28,00
Piracicaba-SP	Santos-SP	230	16,88
Ribeirão Preto-SP	Paranaguá-PR	800	30,00
AÇÚCAR (GRANEL)			
São Pedro do Ivaí-PR	Paranaguá-PR	524	20,90
Araras-SP	Paranaguá-PR	590	26,80
Olimpia-SP	Rio de Janeiro-RJ	850	35,00
ADUBOS E FERTILIZANTES (SACAS DE 50 KG)			
Cubatão-SP	Rio Verde-GO	1100	32,00
Paranaguá-PR	Castro-PR	280	10,00
ADUBOS E FERTILIZANTES (GRANEL)			
Catalão-GO	Santos-SP	800	32,00
Uberaba-MG	Paranaguá-PR	1050	37,00
ALGODÃO (FARDOS DE 200 KG)			
Rio Verde-GO	Recife-PE	2700	80,00
Presidente Prudente-SP	Americana-SP	529	24,94
Maringá-PR	Santos-SP	700	26,00
ARROZ (FARDOS DE 30 KG)			
Pelotas-RS	Três Rios-RJ	1700	58,37
Alegrete-RS	Juazeiro do Norte-CE	4265	113,32
Alegrete-RS	Salvador-BA	3590	100,98
CAFÉ (SACAS DE 60 KG)			
Patrocínio-MG	Santos-SP	800	30,00
Monte Santo de Minas-MG	São Paulo-SP	371	29,60
Machado-MG	Vitória-ES	600	58,33
CANA-DE-AÇÚCAR			
Est. SP-SP	Est. SP-SP	50	3,29
Est. SP-SP	Est. SP-SP	80	4,59
Est. SP-SP	Est. SP-SP	100	5,63
CAROÇO DE ALGODÃO (GRANEL)			
Riolândia-SP	Paraguçu Paulista-SP	400	19,30
CARVÃO VEGETAL (GRANEL)			
Coronel Fabriciano-MG	João Monlevade-MG	112	9,50
Dionísio-MG	João Monlevade-MG	80	7,82
Santa Bárbara-MG	João Monlevade-MG	34	3,27
CIMENTO (SACAS DE 50 KG)			
Vespasiano-MG	Rio de Janeiro-RJ	434	20,00
Vespasiano-MG	São Paulo-SP	600	19,00
Vespasiano-MG	Uberlândia-MG	540	13,00

Fonte: SIFRECA

FARELO DE SOJA (GRANEL)			
ORIGEM	DESTINO	KM	R\$/T
Rondonópolis-MT	Chapecó-SC	1550	52,25
Mal Cândido Rondon-PR	Paranaguá-PR	700	24,20
Itumbiara-GO	Aracaju-SE	2200	75,00
FEIJÃO (SACAS DE 60 KG)			
Rio Verde-GO	Franco da Rocha-SP	900	36,00
Rio Verde-GO	Ihu-SP	950	37,00
LARANJA (GRANEL)			
Est. SP-SP	Est. SP-SP	50	4,35
Est. SP-SP	Est. SP-SP	140	8,25
Est. SP-SP	Est. SP-SP	300	13,71
LEITE (EMBALAGEM LONGA VIDA)			
Belo Horizonte-MG	Rio de Janeiro-RJ	400	26,00
MILHO (GRANEL)			
Montividiu-GO	Uberlândia-MG	440	13,00
Goiatuba-GO	Paranaguá-PR	1250	41,00
Portelândia-GO	Dourado-SP	750	32,25
ÓLEO DE SOJA (ENLATADO)			
Rondonópolis-MT	Fortaleza-CE	3500	110,00
Jatá-GO	Campinas-SP	950	41,80
Rio Verde-GO	Brasília-DF	440	26,50
ÓLEO DE SOJA (GRANEL)			
Jatá-GO	Orlândia-SP	700	27,00
Rondonópolis-MT	Paranaguá-PR	1600	49,50
Ponta Grossa-PR	Paranaguá-PR	200	10,00
SOJA (GRANEL)			
Santa Helena-GO	Santos-SP	1000	40,00
Parecis-MT	Paranaguá-PR	2125	80,00
Cruz Alta-RS	Rio Grande-RS	480	15,50
SORGO (GRANEL)			
Mineiros-GO	Arroio do Meio-RS	1800	50,00
Montividiu-GO	Uberlândia-MG	440	13,00
Rio Verde-GO	Arroio do Meio-RS	1600	45,00
SUCO DE LARANJA (TAMBOR DE 200 LITROS E 270 KG)			
Bebedouro-SP	Santos-SP	500	26,00
Matão-SP	Santos-SP	400	24,00
TRIGO (GRANEL)			
Campo Mourão-PR	Rio de Janeiro-RJ	1000	44,00
Vitória-ES	Três Rios-RJ	500	25,00

* Valores médios de frete-empresa, rodoviário, praticado durante o período de 24 de julho a 15 de agosto de 1997.