

A RODOVIA NO COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL

Com o início efetivo das atividades da ALALC-Associação Latino-Americana de Livre Comércio, em fim de 1961/início de 1962, passou a se intensificar o tráfego rodoviário entre o Brasil e os países platinos, já agora estendendo-se igualmente em direção ao Paraguai, face à inauguração, em meados do 1.º semestre de 1965, da Ponte Internacional da Foz do Iguaçu. Estudos realizados no IPR-Instituto de Pesquisas Rodoviárias assinalam amplas perspectivas que, a curto, médio e longo prazos, se oferecem ao nosso comércio exterior, através das estradas de rodagem que ligam importantes áreas brasileiras a outros países limítrofes ou não (como o Chile, via Argentina, e o Equador, via Peru).

Mostram tais estudos que duas formas básicas compuseram o comércio exterior por rodovia mantido inicialmente com a Argentina e o Uruguai: mediante baldeio de cargas nos postos aduaneiros de fronteira (entre empresas rodoviárias brasileiras e platinas) e por intermédio da penetração dos próprios caminhões brasileiros nesses países, levando as cargas diretamente até Buenos Aires, Montevideu e outros pontos, satisfeitas as exi-

gências alfandegárias e fiscais. É este segundo tipo, o da viagem direta, que vem prevalecendo ultimamente.

COMÉRCIO RODOVIÁRIO COM O PRATA, PARAGUAI E BOLÍVIA

Assim, após a concessão a algumas empresas brasileiras de transporte de cargas, de diversas permissões de caráter provisório para esse tipo de viagens diretas, as Secretarias de Transportes da Argentina e do Uruguai concede-

ram, em meados de janeiro de 1965, a primeira autorização definitiva à empresa brasileira Transportadora Coral S. A. Continuam também operando nesse transporte, na área platina, a Expresso Rio Grande—S. Paulo e a Sulina.

Ao Paraguai vão as empresas brasileiras Glória, Brasil—Paraguai e Rodofiel; à Bolívia, o Cuiabano e o Expresso Real, tudo indicando que, em futuro não remoto, essas duas últimas companhias, pelo menos, se dirijam ao Peru e, através dêste, ao Equador e Colômbia.

Aliás, parece, pensamento do Grupo Coral (que integra também o Consórcio Rodoviário Latino-Americano) ir até o Chile, via Mendoza, desde que o governo argentino autorize o percurso dessa empresa ou do Consórcio pelo território portenho.

Para que se tenha idéia do vulto que toma essa parcela do comércio exterior do Brasil, por estradas de rodagem, basta assinalar que em 1964 por elas exportamos cerca de 7 mil t de mercadorias diversas (70% para a Argentina e 30% para o Uruguai), contra 2 mil t em 1963 e menos de mil t em 1962.

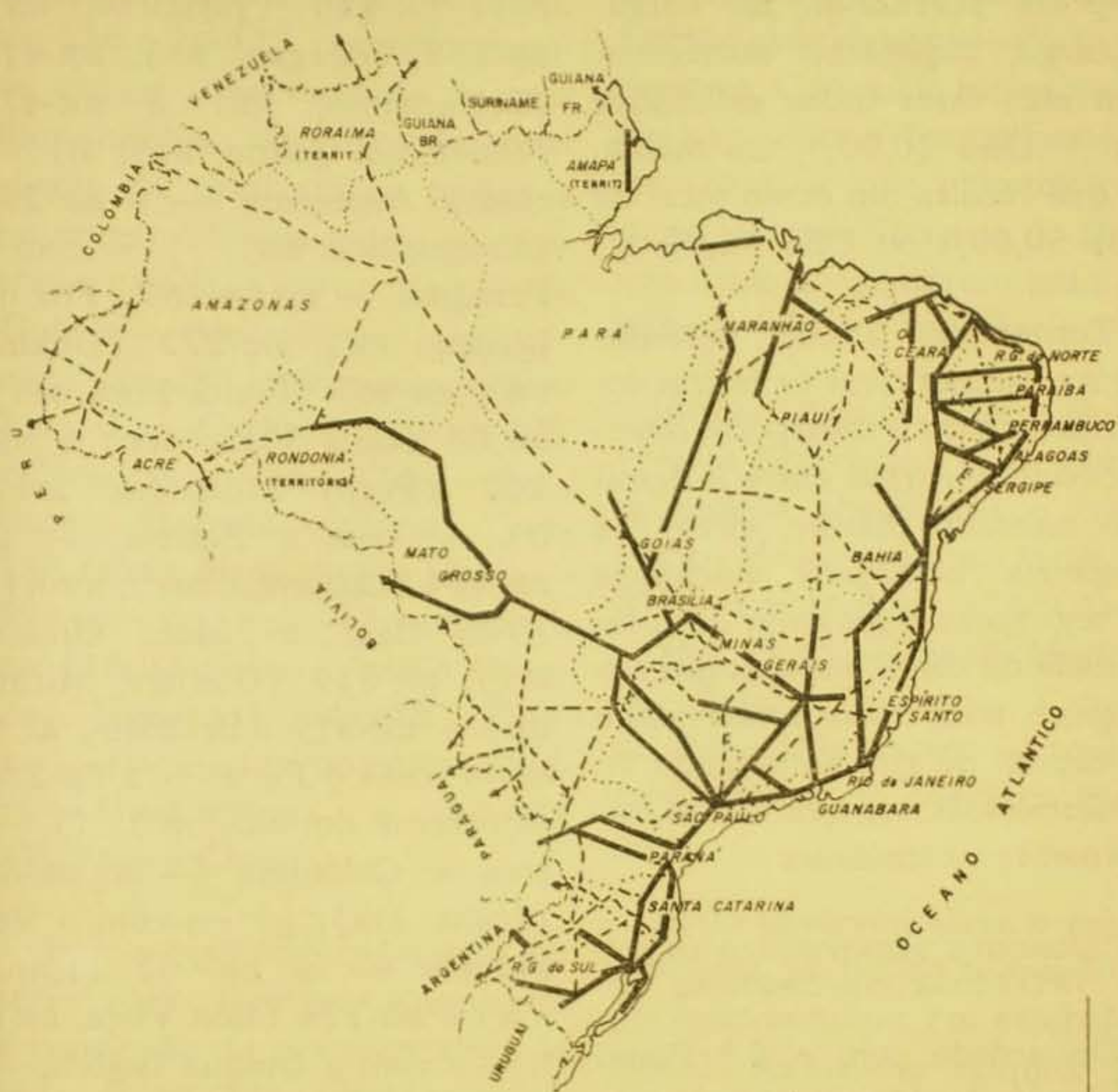
Exportamos por estradas de rodagem: para a Argentina — artigos eletrônicos, máquinas de costura, autopeças, juta em tela,

contraplacados de madeira, tijolos refratários, banana, mate, chá, máquinas operatrizes e afins, empilhadeiras, implementos para tratores etc.; para o Uruguai — chapas e perfilados de ferro e aço (cerca de 50% do total), elevadores, máquinas, banana (20%), mate, chá etc. Em contrapartida, importamos por estrada de rodagem: da Argentina — máquinas beneficiadoras de arroz, frutas secas e frescas, cidra, azeite de oliva, conservas, negro-de-fumo etc.; do Uruguai — vidro plano, cevada etc.

TARIFAS RODOVIÁRIAS COMPETITIVAS

Nesse transporte rodoviário internacional de cargas, que dia a dia ganha importância, a base tarifária média é, a preços de março de 1965, da ordem de US\$ 0,01.7/t km. Corresponde tal base a uma tarifa de US\$ 55,00/t de mercadoria transportada de S. Paulo (Rio ou Belo Horizonte) a Buenos Aires, e de cerca de US\$ 40,00/t de mercadoria, também de S. Paulo (Rio ou Belo Horizonte) a Montevideu.

Por via marítima, a tarifa ou frete médio entre Rio e Buenos Aires, ou Rio e Montevideu, é de respectivamente US\$ 30,00/t ou US\$ 28,00/t. A êsses valores se acrescentam os fretes de transporte



ESCALA
1:20 000 000

LEGENDA:

— PAVIMENTADA

- - - PLANEJADA

FONTE: DNES

terrestre entre o ponto de origem da carga e o pôrto de embarque, e entre o pôrto de desembarque e o ponto de destino, além de despesas portuárias, de carga-descarga, capatazia, armazenagem etc., êstes todos estimados em + US\$ 20,00/t, em média, do que resulta um custo total de US\$ 50,00/t ou US\$ 48,00/t.

Tornam-se, assim, perfeitamente competitivas as tarifas rodoviárias para o transporte internacional de cargas entre o Brasil e o mercado platino, além das inegáveis vantagens adicionais de segurança e garantia da integridade da carga, rapidez nas entregas e, pois, maior rotatividade do capital de giro empregado no comércio exterior que utiliza basicamente o caminhão.

LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS DE INTERESSE CONTINENTAL

De acôrdo com o 9.º Plano Nacional de Viação (aprovado ao findar 1964), uma das condições alternativas essenciais para que uma estrada de rodagem seja considerada *rodovia nacional* é ligar duas ou mais capitais estaduais ou ponto importante da orla marítima com a fronteira terrestre, através de um ou mais Estados ou Territórios.

São, assim, ligações rodoviárias internacionais, nos pontos ou áreas indicados: a) — com o Uruguai — as BR-471 (Chuí, RS), BR-116 (Jaguarão, RS), BR-153 (Aceguá, RS), BR-473 (Livramento, RS) e BR-472 (Barra do Quaraí, RS); b) — com a Argentina — a BR-290 (Uruguaiana, RS); c) — com o Paraguai — as BR-369 (Foz do Iguaçu, PR), BR-272 (Guaira, PR), BR-463 (Ponta Porã, MT), BR-60 (Bela Vista, MT) e BR-267 (Pôrto Murtinho, MT); d) — com a Bolívia — as BR-454 (Corumbá, MT), BR-416 (Vila Bela de Mato Grosso, MT), BR-319 (Guajará Mirim, RD) e BR-317 (Brasiléia, AC); e) — com o Peru — a BR-236 (Cruzeiro do Sul, AC); f) — com a Colômbia — a BR-80 (Içana, AM); g) — com a Venezuela — as BR-402 (Içana, AM) e BR-174 (Boa Vista, RR); h) — com a Guiana Inglesa — a BR-401 (Boa Vista, RR); i) — com a Guiana Francesa — a BR-156 (Oiapoque, AP).

PRIORIDADES NAS LIGAÇÕES RODOVIÁRIAS INTERNACIONAIS

Dado que os caminhões do transporte internacional Brasil-Prata atravessam, geralmente, a

fronteira em Uruguaiana (em frente a Paso de Los Libres), BR-290, quando se destinam à Argentina, e em Jaguarão (Rio Branco) e Livramento (Rivera), BR-116 e BR-473, respectivamente, cresce a necessidade de melhoramentos, reconstrução, conclusão da implantação básica e pavimentação das rodovias e trechos: BR-290 (Pôrto Alegre—S. Gabriel—Alegrete—Uruguaiana), BR-285 (Vacaria—Passo Fundo—Caràzinho), BR-377 (Caràzinho—Cruz Alta—Santiago—Alegrete—Quaraí), BR-158 (Cruz Alta—Santa Maria—Rosário do Sul—Livramento), BR-116 (Pelotas—Arroio Grande—Jaguarão), BR-293 (Pelotas—Bagé—Livramento—Quaraí—Uruguaiana) e BR-471 (Pelotas—Chuí).

Para o comércio rodoviário exterior com o Paraguai, é essencial a conclusão da pavimentação de toda a BR-277 (Paranaguá—Curitiba—Irati—Relógio—Foz do Iguaçu), bem como a conclusão da construção e pavimentação dos trechos Jandaia do Sul—Campo Mourão—Cascavel (BR-368), Itapetininga—Ibaiti—Campo Mourão (BR-272), Sorocaba—Avaré—Ourinhos (BR-374), Lajes—Joaçaba—Xanxe-

rê (BR-470), e Itajaí—Blumenau—Curitibanos (BR-470).

Quanto à ligação com a Bolívia, aparece como prioritário o trecho Aquidauana—Pôrto Esperança, Corumbá, inclusive desde logo com o “assoalhamento” das obras de arte (pontes e viadutos) da EF Noroeste do Brasil, que disso necessitarem para permitir o trânsito rodoviário.

Ainda relativamente à Bolívia (Norte Boliviano) e ao Peru, a prioridade abrangeria o trecho Pôrto Velho—Abunã (da BR-319) e toda a BR-236 (Abunã—Rio Branco—Sena Madureira—Feijó—Tarauacá—Cruzeiro do Sul—Vila Japim—Fronteira com o Peru, em direção a Pucallpa).

É de observar, aliás, o grande interesse há pouco reiterado, do governo peruano, em estabelecer ligação rodoviária daquele país com o Brasil, em mais de um ponto, especialmente agora que a República irmã desenvolve ambicioso plano de valorização da Amazônia peruana.

Também em futuro não remoto, parece recomendável a intensificação das obras de implantação tanto do trecho Manaus—

Caracarái—Boa Vista, da BR-174, como de seu prosseguimento Boa Vista—Fronteira da Venezuela (direção a Santa Helena) e da BR-401 (Boa Vista—Fronteira da Guiana Inglesa, direção a Georgetown), além da conclusão da BR-156 no trecho Calçoene—Lourenço—Oiapoque—Fronteira da Guiana Francesa (direção a Caiena).

Já o comércio rodoviário exterior com a Colômbia tem a obstá-lo, a curto e médio prazos, as difíceis condições e a ainda pequena motivação atual, através do trecho Manaus—Tapuruquara—Içana—Fronteira da Colômbia. E o comércio com o Equador se fará indiretamente, através do Peru, igual podendo ocorrer com a Colômbia (via Peru ou Venezuela).

Afiguram-se amplas as possibilidades e perspectivas dêsse comércio por estradas de rodagem, no país, tudo indicando que, em futuro não remoto e na medida do sucesso da ALALC (núcleo do futuro Mercado Comum Latino-Americano), passe tal intercâmbio a representar parcela substancial do comércio exterior do Brasil.