

EXPORTAR não é apenas produzir e vender. Isso o Brasil aprendeu logo no início dos anos 70 quando, preocupado com sua balança comercial, se lançou definitivamente na corrida da exportação. Havia o que exportar e havia quem comprasse, mas faltava uma estrutura básica desde o transporte até o armazenamento. E, não bastava levar a mercadoria até o porto, se o porto não tinha condições de fazê-la escoar com rapidez; ou o porto não tinha possibilidade de armazenagem, ou, pior ainda, se as mercadorias não conseguiam chegar ao porto em tempo e horas de serem embarcadas. Ao longo destes 10 anos essa estrutura foi montada e com ela nasceu, cresceu e ganhou importância a figura do coordenador de corredor de exportação, a figura chave de todo o processo que vai do produtor, ao transportador, ao navio e, finalmente, ao comprador.

OS SETE CAMINHOS DO MAR

Luis Fraga

No início da década de setenta, o Brasil se impôs uma nova filosofia: exportar é o que importa. O Governo se propôs, desde logo, duplicar as exportações até 1974/75 e o país atingiu a meta dos US\$ 4 bilhões exportados. Quase dez anos depois, a meta da exportação está em US\$ 23 bilhões, atestando o êxito do programa de corredores de exportação implantado a partir dos anos 72/74, constituídos por uma malha ordenada e coordenada de vias e meios de transporte de cargas, que foi capaz de fazer chegar nossa produção aos principais portos de escoamento.

Os primeiros portos usados como terminais desses corredores de exportação, escolhidos por já apresentarem estruturas adequadas, à época, e por se localizarem na confluência de

do na medida em que novas frentes de produção são criadas. Não se criam centros de produção para atender corredores; faz-se é contrário", explica o Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo. Além disso, os corredores surgem como um importante meio de racionalização de combustíveis — objetivo que se tornou mais claro a partir de 1973, com a crise mundial de energia chegando ao Brasil. Trouxeram, ainda, um novo personagem ao setor das exportações: o coordenador do corredor de exportação.

O coordenador foi, na verdade, como explicam técnicos do Ministério, a resposta às críticas. No primeiro semestre de 1977, a necessidade de uma harmonização dos meios de transporte por exemplo no Rio

Hoje, a capacidade de armazenagem e movimentação de granéis sólidos no porto de Rio Grande é da ordem das 850 mil toneladas, com uma média de desembarque de 7 mil 310 toneladas/hora e 9 mil 720 toneladas/hora no embarque. Para se atingir este aperfeiçoamento e se darem respostas às críticas, foram investidos, somente entre 1979/1981, nas hidrovias e portos do Rio Grande do Sul mais de Cr\$ 10 bilhões 800 milhões, Cr\$ 6 bilhões no setor ferroviário e Cr\$ 20 bilhões 800 milhões no setor rodoviário.

Na estrutura dos corredores de exportação — e, hoje, de abastecimento também — entram todos os meios de transporte e todas as vias de comunicação que dêem ligação direta e mais rápida com o objetivo fi-



Por sua localização (confluência das principais vias de comunicação) e suas características (bom acesso e águas profundas), Sepetiba será o mais importante terminal de corredor de exportação do Brasil.

Corredor de exportação gera novas frentes de progresso

“O Brasil conseguiu pleno sucesso na atualização dos seus canais de exportação e abastecimento e esse trabalho vai continuar”, garante o Ministro Cloraldino Severo. Ao longo destes dez anos ficou amplamente demonstrado que a ação desenvolvida pelo Governo na consolidação dos corredores de exportação e abastecimento e na criação de novos corredores, impostos pela abertura de no-

blemas graves de ordem econômica e social, com movimentação de caminhões e trens no Centro da cidade. Com a construção da Ferrovia do Aço — começada há quase 7 anos e que já custou US\$ 1 bilhão — e o desenvolvimento da região Centro-Oeste, viabilizou-se um novo corredor de exportação: o Município de Itajaí,

Rio só ganha com Sepetiba

O porto de Sepetiba representa um investimento de US\$ 250 milhões e começou a operar em maio deste ano, estando previsto que até final de 82 movimentará 3 milhões de toneladas de carvão e alumina e que ainda em sua primeira fase de operações se atinja o limite de 9 milhões de toneladas de cargas/ano. Numa segunda fase, sua capa-

do programa de corredores de exportação implantado a partir dos anos 72/74, constituídos por uma malha ordenada e coordenada de vias e meios de transporte de cargas, que foi capaz de fazer chegar nossa produção aos principais portos de escoamento.

Os primeiros portos usados como terminais desses corredores de exportação, escolhidos por já apresentarem estruturas adequadas, à época, e por se localizarem na confluência de rodovias, ferrovias ou hidrovias que serviam aos principais centros de produção agrícola, industrial e pecuária, foram quatro: Vitória (ES), Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Nos anos que se seguiram e de acordo com os novos centros de produção que foram sendo criados no país, surgiram Rio de Janeiro, Nordeste e Amazônia. Hoje, um novo destino está nascendo: Sepetiba (RJ).

Críticas

“Os corredores vão nascen-

do de forma ordenada — objetivo que se tornou mais claro a partir de 1973, com a crise mundial de energia chegando ao Brasil. Trouxeram, ainda, um novo personagem ao setor das exportações: o coordenador do corredor de exportação.

O coordenador foi, na verdade, como explicam técnicos do Ministério, a resposta às críticas. No primeiro semestre de 1977, a necessidade de uma harmonização dos meios de transporte, por exemplo, no Rio Grande do Sul ficou patente nas críticas dos produtores de soja, encabeçados pelo presidente da Cotrijui, Rubens Ilgenfritz da Silva, quando se deu a paralisação das exportações. À época, dizia ele, um excedente exportável de 1 milhão 800 mil toneladas de soja “poderia ser escoado em três meses, a uma média de 600 mil toneladas mensais”, se fossem corrigidas distorções no sistema de transporte e nos mecanismos de escoamento das safras até o porto de Rio Grande.

se darem respostas às críticas, foram investidos, somente entre 1979/1981, nas hidrovias e portos do Rio Grande do Sul mais de Cr\$ 10 bilhões 800 milhões, Cr\$ 6 bilhões no setor ferroviário e Cr\$ 20 bilhões 800 milhões no setor rodoviário.

Na estrutura dos corredores de exportação — e, hoje, de abastecimento também — entram todos os meios de transporte e todas as vias de comunicação que dêem ligação direta e mais rápida com o objetivo final: o porto de exportação. Entre 1979/81, o Ministério dos Transportes, através de seus diversos órgãos setoriais, aplicou nos sete corredores de exportação mais de Cr\$ 236 bilhões 257 milhões — mais de Cr\$ 1 trilhão em valores deflacionados — sendo que Cr\$ 68 bilhões 352 milhões na construção e pavimentação de estradas (DNER), Cr\$ 143 bilhões 457 milhões em ferrovias (RFFSA), Cr\$ 20 bilhões 083 milhões em sistemas portuários e Cr\$ 4 bilhões 365 milhões em vias navegáveis (Portobrás).

“O Brasil conseguiu pleno sucesso na atualização dos seus canais de exportação e abastecimento e esse trabalho vai continuar”, garante o Ministro Cloraldino Severo. Ao longo destes dez anos ficou amplamente demonstrado que a ação desenvolvida pelo Governo na consolidação dos corredores de exportação e abastecimento e na criação de novos corredores, impostos pela abertura de novas frentes de produção, contribuiu para a racionalização dos fluxos, a redução dos fretes internos, a maior produtividade na operação dos transportes, a eliminação dos pontos de estrangulamento e o emprego mais adequado dos meios de transporte.

“Na área de transporte de cargas, o Ministério busca o equilíbrio entre o necessário aumento das exportações e a redução do consumo de derivados de petróleo”, explica o Ministro Cloraldino Severo. “Para tanto se torna necessário a otimização de modalidades de transporte de maior eficiência energética-ferroviária e equi-viária, juntamente com a racionalização do transporte rodoviário de carga que, no caso brasileiro, é imprescindível devido não só a exigência de áreas de expansão de fronteira agrícola, que tornam economicamente inviável a utilização de outras modalidades, como também a necessidade de operações de ponte”.

Nova solução

O porto do Rio de Janeiro atingiu o limite de sua expansão física e passou a gerar pro-

blemas graves de ordem econômica e social, com movimentação de caminhões e trens no Centro da cidade. Com a construção da Ferrovia do Aço — começada há quase 7 anos e que já custou US\$ 1 bilhão — e o desenvolvimento da região Centro-Oeste, viabilizou-se um novo corredor de exportação: o porto de Sepetiba, no Município de Itajaí,

“ser, acredito, um dos maiores do Brasil”, assegura o Ministro Cloraldino Severo. “A curto prazo ainda manterá sua vocação de terminal de corredor industrial e de minérios. A longo prazo será um grande corredor de abastecimento e, aí, o Brasil vai tirar todos os benefícios da construção da Ferrovia do Aço, que deixará de servir apenas aos minérios. Estaremos dando pleno aproveitamento a esse investimento que a nação fez com tantos sacrifícios.” É, pois, a primeira vez que o setor de transportes anda na frente do setor de produção, mas as características dos diversos empreendimentos na área permitem apontar Sepetiba como a solução ideal. “Acredito que na medida em que a região Centro-Oeste — com destaque para o programa dos cerrados no Planalto de Brasília — se desenvolva, não será mais o porto de Vitória a exportar essa produção. Com a Ferrovia do Aço, os melhoramentos que foram feitos nas ferrovias da região em direção a São Paulo e se beneficiando na malha rodoviária existente, Sepetiba será o grande porto brasileiro, atendendo até Minas, Goiás e alguma coisa de Mato Grosso.”

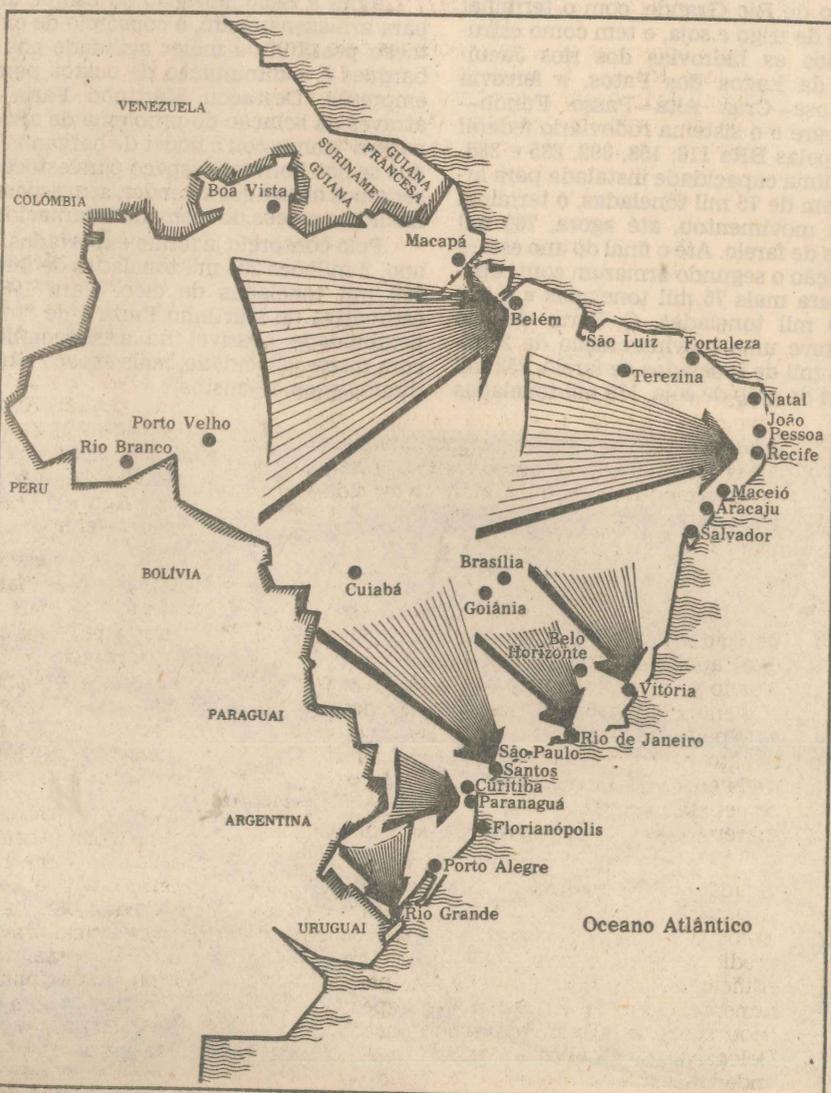
Rio só ganha com Sepetiba

O porto de Sepetiba representa um investimento de US\$ 250 milhões e começou a operar em maio deste ano, estando previsto que até final de 82 movimente 3 milhões de toneladas de carvão e alumina e que ainda em sua primeira fase de operações se atinja o limite de 9 milhões de toneladas de cargas/ano. Numa segunda fase, sua capacidade irá para 30 milhões de toneladas. Além da ferrovia que o liga ao interior do país, fica na confluência de uma malha rodoviária que liga o Sul ao Norte e ainda se beneficia de um canal marítimo que irá a 18 metros de profundidade.

Até que Sepetiba se torne corredor de exportação e abastecimento, o porto do Rio de Janeiro continuará a desempenhar suas funções na movimentação de carga geral, containers e carros, atendendo a área de maior densidade demográfica do país — 255,2 habitantes/km² — e abrangendo os Estados limítrofes de São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo. Sua característica é de corredor industrial: somente no Estado do Rio ficam mais de 9 mil indústrias de transformação, incluindo 95% da indústria de construção naval (1 bilhão 500 mil toneladas de porte bruto).

Cinquenta milhões de toneladas/ano é o movimento médio dos vários portos que constituem o corredor de exportação e abastecimento que tem o porto do Rio de Janeiro por centro: Angra dos Reis, Niterói, Forno e Macaé, terminais e oleodutos do Rio de Janeiro e Minas Gerais e terminais marítimo da baía da Ilha Grande e MBR. Somente no primeiro semestre deste ano os portos do Rio e Angra exportaram, por longo curso, quase 8 milhões de toneladas (mais 6,7% que em igual período de 81) e importaram 9 milhões 500 mil (menos 1,6%).

Corredores de exportação e abastecimento



Abrangendo já todos os grandes centros de produção agrícola, pecuária e industrial do país, numa tarefa de dimensões continentais, o Ministério dos Transportes instituiu em dez anos de atividade virada para a exportação e o abastecimento do país, sete corredores: Amazônia, Nordeste, Minas Gerais/Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná/Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sendo que este último, o mais antigo, é hoje considerado o mais eficiente. Os investimentos feitos nesses corredores, entre 1979 e 1981, totalizaram Cr\$ 319 bilhões 656 milhões, repartidos pelos setores portuário (Cr\$ 52 bilhões 200 milhões), ferroviário (Cr\$ 163 bilhões 56 milhões) e rodoviário (Cr\$ 104 bilhões 100 milhões).



Ministro Cloraldino Severo: “O Brasil conseguiu pleno sucesso...”

